Автомобили

школьный путеводитель

Автомобили

серия УЗНАЙ МИР

Балтийская книжная компания

серия УЗНАЙ МИР

SHOUT
SHARE
IT

Annotation

От самоходного экипажа до современной машины, под капотом которой не одна сотня лошадиных сил, — вот какой путь прошел автомобиль за сто с небольшим лет. Эта книга не только об истории автомобилестроения, но и о моделях, сходящих с конвейеров автозаводов сегодня.

- Содержание
  -
  - 1. История
  - 2. Гонки
    -
    - Кэмел Трофи
    - Гран-при и Формула 1
  - 3. Автомобили разных фирм
    - Альфа Ромео
    - Американ Моторс
    - Астон Мартин
    - Ауди
    - БМВ
    - Вольво
    - Дженерал Моторс
    - Крайслер
    - Ламборджини
    - Ланча
    - Лотус
    - Мазда
    - Мазерати
    - Мерседес-Бенц
    - Мицубиси
    - Ниссан
    - Опель
    - Пежо
    - Порше
    - Рено
    - Роллс-Ройс
    - Сааб
    - Ситроен
    - Тойота
    - Феррари
    - Фиат
    - Форд

- Фольксваген
- Хонда

- Автомобили России и СССР
- 4. Как устроен автомобиль
- Список иллюстраций

Содержание

Г. А. Крылов
Автомобили

1. История

Когда начинается история автомобиля? Сто лет назад? Нет, значительно раньше…

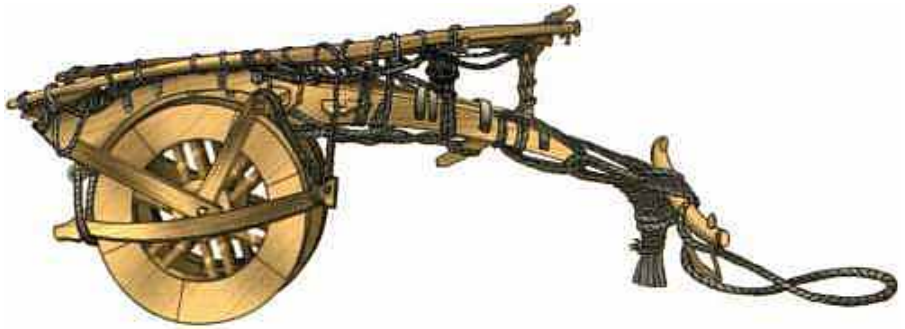
В основе слова автомобиль лежат греческое «авто», означающее «сам», и латинское «мобиль», что означает «подвижный». Таким образом, значение этого слова — «самоходный». Неслучайно первые автомобили в России назывались самоходными колясками. Но если самоходные коляски действительно появились лишь в прошлом веке, то история просто колясок уходит в незапамятные времена. А значит, и история автомобиля в той ее части, которая не касается двигателя, начинается во времена доисторические, когда наши далекие предки сделали одно из первых великих изобретений в истории человечества — колесо.

Первые колеса изготавливались обычно из цельного куска дерева, а там, где деревья были редкостью, — из камня. Можно себе представить, сколько труда затрачивал древний мастер на изготовление такого колеса, ведь 6000 лет назад не было ни пил, ни других инструментов, которыми можно было бы быстро соорудить это приспособление. А спрос на колесо быстро рос.

Вскоре древние мастера поняли, что колеса можно изготавливать не из цельного куска древесины или камня, а из нескольких частей. Однако мысль древних мастеров не останавливалась. Если колесо можно собирать из нескольких кусков, то, может быть, не обязательно делать его цельным? Ведь таким образом можно сделать колесо легче. Попробовали — получилось. Прочность колеса не пострадала, а вот вес снизился.

Прошло еще немного времени, и конструкторская мысль предложила кардинально новое решение: колесо со спицами. Весило такое колесо намного меньше своих предшественников, а значит, позволяло больше нагружать повозку.

Древние колеса:



Ломовая телега

Из истории мы знаем, что одним из главных потребителей научных открытий является армия. Колесо давало военным новые возможности, а потому немедленно было поставлено на службу армии.

Боевые колесницы древних римлян действовали перед флангом пехоты, сея панику в рядах противника. Ведь колесница обладала важнейшим, с точки зрения военных, качеством: мобильностью. Она могла рассеять колонну пехоты, а через минуту оказаться вне пределов досягаемости вражеских стрел.

Впрочем, колесницы и разного рода повозки использовались не только для военных целей. Жители Древнего мира были не лишены спортивных амбиций и нередко устраивали гонки на колесницах.

Древнеегипетские воины на колеснице

Греческие колесницы

И конечно, повозки использовались для доставки грузов и для путешествий. Появление колеса и желание путешествовать потребовало решения еще одной проблемы — строительства дорог.

Хотя первыми строителями дорог были персы, их превзошли

римляне, чья огромная империя была опоясана дорогами, общая протяженность которых составила около 85 ООО км. Дороги стали элементом безопасности государства — ведь по ним можно было быстро перебросить войско, чтобы подавить мятеж или отразить нападение врага.

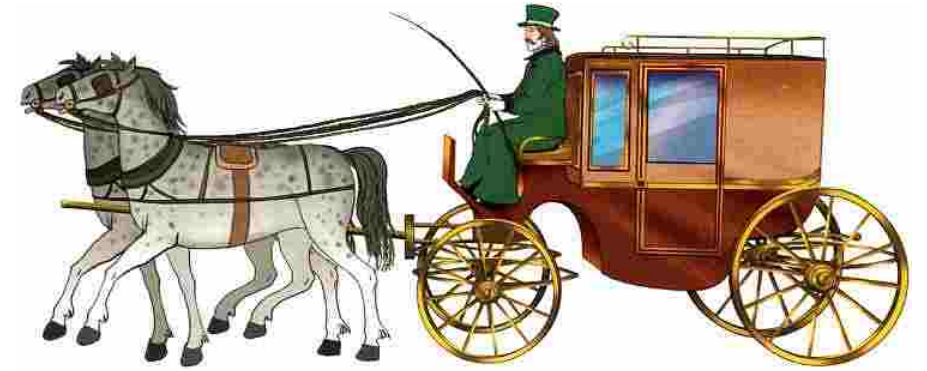
Почтовый экипаж

Заглянем в эпоху Средневековья. Представьте себе повозку, корпус которой жестко соединен с колесами — а ведь именно таким и было это соединение на протяжении многих сотен лет. Ах, какое неудобство испытывали сановные путешественники, а иногда даже особы королевских кровей. Своим задним местом они чувствовали каждую кочку на дороге, каждую выбоинку. С этим нужно было что-то делать.

Ездить на безрессорных повозках было не очень удобно

Конечно, на сиденья кареты можно было положить подушки, но этого было мало. И мысль конструкторская и изобретательская додумалась до создания рессор. Рессоры состояли из металлических пружинящих пластин, из кожаных ремней и были прототипами сегодняшней системы подвески автомобиля, включающей и надувные покрышки.

На протяжении многих лет все усовершенствования транспортных средств касались главным образом повышения уровня комфорта, тогда как принципиально повозки древних римлян от конных экипажей XIX века мало чем отличались. Лошади оставались практически единственной тягловой силой для всевозможных карет, кебов, бричек, телег. Но вынашивал человеческий ум планы по замене мускульной силы на силу железной машины. Однако память о том, что именно лошади долгое время возили человека, осталась в единице измерения мощности стальных машин — «лошадиной силе».



В такой карете путешественник чувствовал себя довольно уютно

О том, что грядет стальной конь, стало ясно, когда человек научился использовать силу пара.

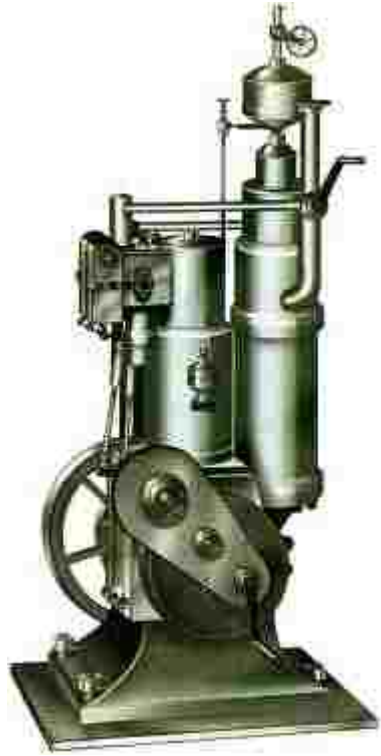
Современная история парового двигателя начинается с имени французского изобретателя Дени Папена, который в 1680 году создал паровой котел с предохранительным клапаном — аналог современной скороварки. Папен пошел еще дальше: он выдвинул идею парового котла, в котором сила пара обеспечивала бы поступательное движение поршня. Однако создать такой двигатель Папену не удалось.

Самое веское слово в области создания парового двигателя сказал англичанин Джеймс Ватт.

Имя Джеймса Ватта — самое известное среди изобретателей паровых двигателей. Недаром этим именем названа единица мощности — ватт.

Но паровой двигатель был слишком тяжел, а потому нашел применение главным образом на судах и в начавшем скоро бурно развиваться железнодорожном транспорте.

Детище французского изобретателя Н. Кунъо развивало скорость до 4 км/час (1770 год)



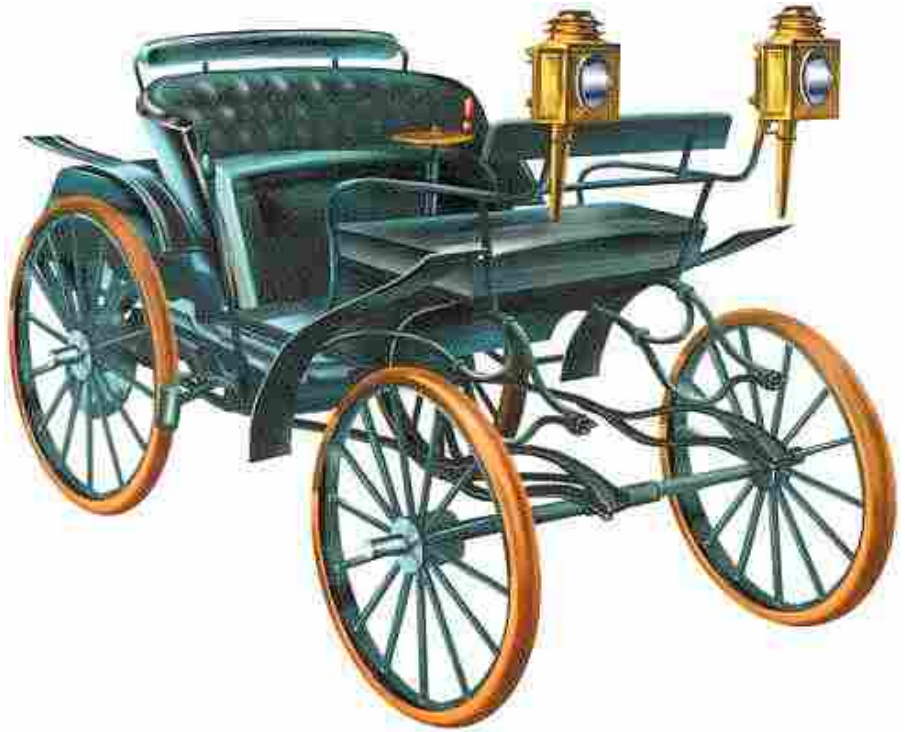
Двигатель Даймлера

Автомобиль ждал другого двигателя — более компактного, более мощного, более эффективного. Таким и стал двигатель внутреннего сгорания, который стоит на большинстве сегодняшних автомобилей.

Первые автомобили были такими несовершенными и шумными, что лошади — основная тягловая сила тех времен — пугались появившегося у них соперника. Чтобы уменьшить число несчастных случаев, власти Лондона издали постановление, согласно которому перед каждым автомобилем должен был идти человек с красным флажком, предупреждая всех об опасности. Что ж, ведь скорость первых автомобилей при мощности двигателя около одной лошадиной силы (л. с.) не превышала трех-четырех километров в час, а потому шествовать впереди этого транспортного средства было не так уж трудно.

К началу XX века, однако, автомобиль стал набирать скорость

и мощность. Выпущенный в 1894 году во Франции автомобиль «Пежо-Даймлер» уже имел мощность 4 л. с. и развивал скорость до 30 км/час.



Автомобиль Бенца 1893 года

«Пежо-Даймлер» 1894 года

Поначалу автомобиль был очень дорог и являлся просто игрушкой для богатых.

Американский производитель автомобилей Эли Рэнсом Олдс (1864–1950) одним из первых начал использовать методы массового производства. Он стал заказывать некоторые части для своих «олд-смобилей» на стороне, у других изготовителей.

Однако подлинную революцию в производстве автомобилей произвел другой американец — Генри Форд (1863–1947). Он поставил перед собой задачу сделать автомобиль доступным для всех американцев. Генри Форд изобрел поточную линию, или конвейер.

Автомобиль, запатентованный Бенцем в 1885 году

Знаменитая модель «Т», выпущенная Фордом в 1908 году

А как устроен автомобиль? У современного автомобиля несколько самых важных систем. Но среди них есть главные, без которых автомобиль не был бы тем, что он есть.

Итак, сердце автомобиля — двигатель внутреннего сгорания, в котором возвратно-поступательное движение поршней преобразуется во вращательное движение коленчатого вала.

Первый «Бьюик», 1904 год

К числу важнейших элементов автомобиля относятся также муфта сцепления, позволяющая без рывков и поломок переключать передачи, тормозная система, ходовая часть, рулевая часть… А вообще современный автомобиль состоит из десятков тысяч отдельных деталей. Вот и подумайте, сколько труда нужно, чтобы их все изготовить, собрать, отрегулировать.

Излишне говорить, что система подвески современного автомобиля такова, что позволяет без всяких неудобств для пассажиров преодолевать незначительные неровности дороги — мощные амортизаторы легко гасят все колебания машины. Впрочем, на современных автострадах неровностей не бывает. Дорога, по которой несется автомобиль, должна быть ровной, как поверхность стола.

Есть, конечно, автомобили, основное назначение которых — езда по плохим дорогам и даже по бездорожью.

Какими же должны быть автомобили для езды по бездорожью? Они должны обладать высокой проходимостью и

устойчивостью. А что может увеличить проходимость автомобиля? Ответ на этот вопрос известен давно: привод на все колеса и повышенный клиренс, или дорожный просвет, так называют расстояние между дорогой и наиболее низко расположенными элементами конструкции автомобиля.

Армейский «Виллис» 1941 года

«Хаммер» в армейском варианте

У первых автомобилей ведущими были обычно задние колеса, и, оказавшись на бездорожье, эти машины безнадежно

завязали в грязи. Война потребовала срочного решения этой проблемы — военным нужны были легковые машины, которые не боялись бы никакой распутицы, никакого бездорожья.

Машина с высоким дорожным просветом и приводом на все четыре колеса стала ответом на требования военных.

«Виллис-МВ» — эта машина была разработана автомобильной фирмой «Бантам» в 1941 году для армии США и классифицировалась как автомобиль высокой проходимости для командирского состава. Солдаты дали ей прозвище «джип», и теперь так называют любой легковой автомобиль повышенной проходимости с приводом на все четыре колеса.

Джип прошел путь от «Виллиса» времен Второй мировой до современных комфортабельных внедорожников или чуда техники «Хаммера».

Примеров комфортабельных внедорожников много — они заполонили улицы городов, где их возможности, конечно, не используются в полной мере. Вот, скажем,

Комфортабельный гражданский «хаммер»

«Ниссан Экстерра» (см. с. 15) имеет дорожный просвет 226 мм и развивает мощность до 170 л. с. А его максимальная скорость достигает 172 км/час.

«Хаммер» — это наиболее мощный и надежный из внедорожников. Выпуск первых гражданских «Хаммеров» начался в 1992 году; к тому времени эти машины хорошо зарекомендовали себя в армии США как многоцелевые транспортные средства. Права на выпуск гражданских «Хаммеров» в 1999 году приобрела корпорация «Дженерал Моторе». До этого времени «Хаммеры» выпускались компанией «АМ Дженерал»,

которая была сформирована в 1964 году как филиал фирмы «Кайзер Джип Корпорейшн», участвовавшей в создании легендарного джипа военных лет — «Виллиса». «Хаммер» за годы своего существования претерпел множество изменений, и «Хаммер Х2» — последняя модель — представляет собой идеал надежности, проходимости и комфорта. Подвеска нового «Хаммера» позволяет ему чувствовать себя вне дороги как на ровном шоссе. На новой модели установлен восьмицилиндровый двигатель «Вортек 6000 В-8», имеющий объем 6 л.

О качествах «Хаммера» может свидетельствовать и тот факт, что именно на этих машинах предпочитает ездить знаменитый Арнольд Шварценеггер.

«Запорожец»

Конструкторская мысль и требования дня вызывали к жизни появление новых разновидностей автомобилей. Легковые автомобили различались в том числе и по типу кузова. Хотя не было и нет двух машин с похожими кузовами, существуют признаки, по которым автомобили относят к тому или иному типу.

Классическим и, вероятно, самым распространенным является кузов типа седан. Так называют автомобиль с четырьмя дверями и двумя или тремя рядами сидений. К седанам относятся и наши «Жигули» 2101,2105, 2106, и знаменитый шестисотый «Мерседес».

Не менее распространенным является кузов типа купе. Купе — это закрытый автомобиль с двумя дверьми и двумя рядами сидений. Типичным купе является «Запорожец» или знаменитый «Фольксваген»-жук.

«Фольксваген»-жук

Типичный седан — «БМВ»

Седан и купе — это, пожалуй, самые популярные типы кузовов легковых автомобилей. Но если вам нужен легковой автомобиль для перевозки небольших грузов? Ну, скажем, телевизор или холодильник перевезти. Существуют особые виды легковых автомобилей — грузо-пассажирские.

На пикапе можно перевезти и холодильник, и даже диван. Пикапами называют грузо-пассажирские легковые автомобили с закрытыми или открытыми кузовами, оборудованными откидными сиденьями вдоль бортов. Вам нужно перевезти груз — сложите сиденья. А если вы везете пассажиров — установите сиденья в рабочее положение.

Пикап на базе «Лэндровера» больше похож на настоящий грузовик.

Кузов этого автомобиля называется «пикап»

Пятидверный грузо-пассажирский внедорожник «Ниссан Экстерра»

К грузо-пассажирским можно отнести и тип кузова, который называют «хэтчбэк». Хэтчбэки — это автомобили с открывающейся наверх задней дверью, например чешская «Фелиция». Хэтчбэк сохраняет все преимущества легковых автомобилей (скорость, приемистость) и в то же время при необходимости становится маленьким грузовичком, на котором можно перевезти домашний скарб: спинка задних сидений

укладывается горизонтально, освобождая довольно большое пространство. Незаменим хэтчбэк для владельцев небольших магазинов.

К грузо-пассажирским относится и тип кузова, который американцы называют «стейшн ваген». Это автомобиль с одним или двумя рядами сидений за водителем. Эти сиденья могут складываться или убираться вовсе.

«Лэндровер»

Модель автомобиля с пятью дверями

Комби — еще один вариант грузо-пассажирских машин. Это общее название большинства моделей с пятью дверями. Представителями машин этого класса в России можно назвать

«ИЖ-комби».

Еще одна разновидность кузовов — родстер. Это открытый автомобиль с одним сиденьем на двух или более человек.

Совсем не имели в виду возможность перевозки даже небольших грузов создатели таких кузовов, как кабриолет или лимузин. И неудивительно, ведь у этих машин совсем другое назначение.

Кабриолет — это тип кузова с откидывающимся верхом. Различают кабриолет-купе (двухдверный) и кабриолет-седан (четырехдверный). Кабриолет — это машина для тех мест, где тепло и где можно оставить открытый автомобиль на улице, не опасаясь угонщиков и воришек.

Микроавтобус для перевозки 10–12 человек

Четырехместный кабриолет

Кабриолеты относятся к недешевым автомобилям, но самыми дорогими считаются автомобили представительского класса, предназначенные для перевозки особо важных персон. Такие автомобили называются лимузинами. Место водителя у них отделено от пассажирской части кузова стеклянной перегородкой. Среди других характерных признаков лимузина — удлиненный кузов, роскошь внутренней отделки, оборудование салона мощным кондиционером и всевозможными удобствами.

Практически любая престижная модель может быть переоборудована в лимузин. Лимузины могут достигать невероятной длины, которая ограничивается лишь финансовыми возможностями заказчика. Каждый дополнительный дюйм длины обойдется покупателю приблизительно в тысячу долларов.

Родстер

2. Гонки

Франции принадлежит пальма первенства в организации первых спортивных соревнований на автомобилях. Тому были свои причины. Во-первых, именно во Франции в начале XX века автомобильная промышленность была развита больше, чем в других странах. А во-вторых, скажем, в Англии скорость движения на загородных дорогах была до 1896 года ограничена шестью километрами в час. Первая в мире автомобильная гонка состоялась летом 1894 года (хотя до этого тоже проводились некие подобия соревнований на скорость) на трассе Париж — Руан.

Известна попытка автопробега Париж — Мадрид в 1903 году. На старт вышли 179 автомобилей. Скорость движения достигала 120 км/час. Но поскольку уже на первом этапе погибли несколько гонщиков и зрителей, гонку вскоре прекратили. Однако именно тогда были заложены традиции самых популярных сегодня гонок разного рода.

Ралли — так называются гонки на автомобилях (или мотоциклах) по определенному маршруту и с соблюдением заданного графика движения. Это гонки на выносливость и мастерство водителей и надежность и скоростные качества автомобилей.

Как не похожи эти старинные автомобили на современные гоночные

Кэмел Трофи

История Кэмел Трофи началась в 1980 году, когда три западно-германских экипажа решили преодолеть трансамазонскую трассу в Бразилии. Эта трасса имела протяженность 1600 км, но существовала она только на карте, никакой дороги на самом деле не было. Три экипажа по два человека отправились в путь на джипах. Путешествие началось из портового города Белем на севере Бразилии. Путь отважной шестерки лежал на запад в направлении городка Сантарем на реке Амазонке и пролегал вдоль бассейна этой крупнейшей в мире реки через густые заросли джунглей. Двенадцать дней продолжалось путешествие, которое стало настоящим кошмаром для экипажей — их донимали грязь бездорожья, тучи насекомых, жара. Когда экипажи закончили путешествие, их приветствовали как героев.

Экипажи Кэмел Трофи отправляются в путь на джипах «Лэндровер», и только в первый раз в далеком уже 1980 году у спортсменов были другие машины.

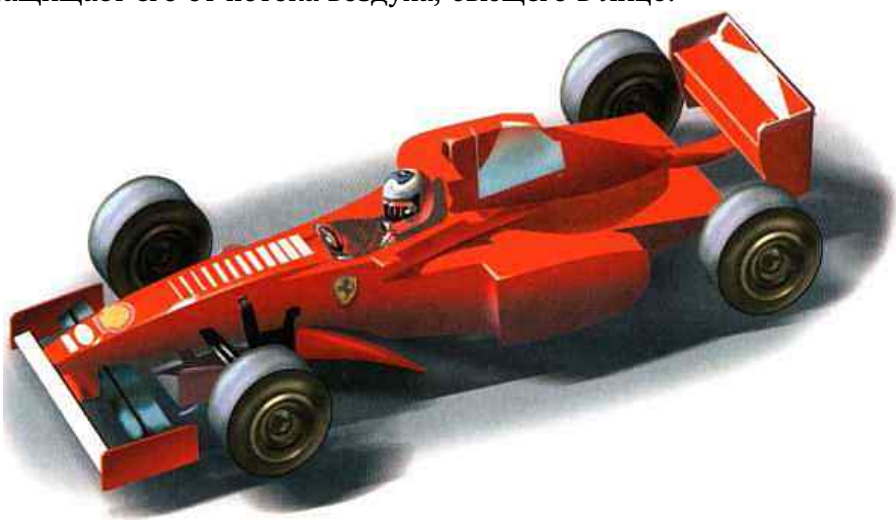
Организаторы выбирают для соревнований Кэмел Трофи самые трудные маршруты — джунгли, пески, болота. Установленные на машинах лебедки помогают преодолевать самые трудные участки. Эти соревнования испытывают возможности не только техники, но и человека — ведь нередко экипажам приходится прокладывать дорогу самим.

Гран-при и Формула 1

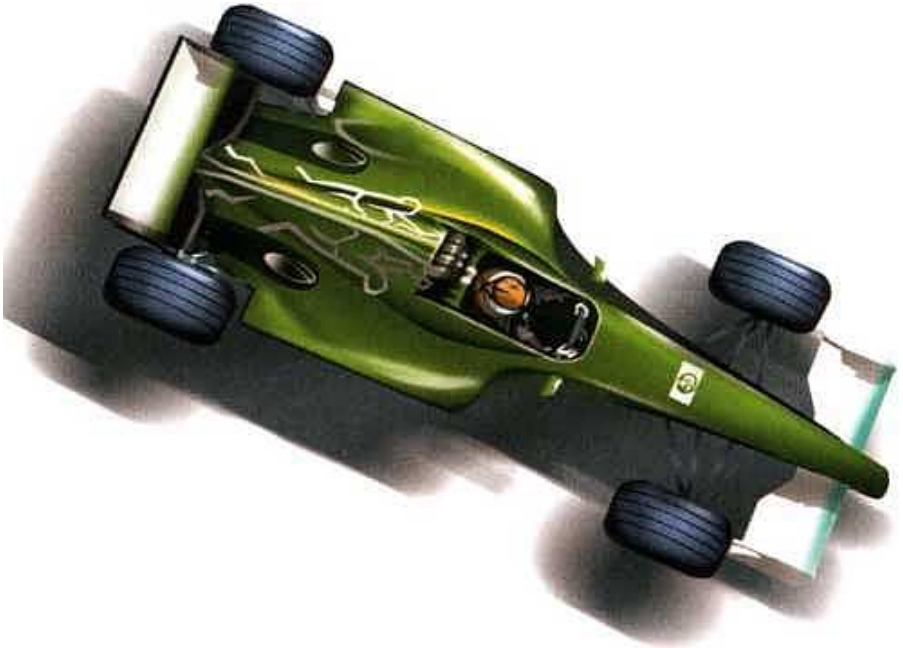
Гран-при, или в переводе с французского «большой приз», это гонки на кольцевых трассах, история которых относится к началу XX века. На первом периоде гонки эти были чисто французские, однако во второй половине столетия они становятся международными и наиболее популярными автогонками.

Правила гонок Гран-при, включая и правила гонок по формуле 1, устанавливает Международная автомобильная ассоциация. Термин Гран-при применялся и продолжает применяться к соревнованиям самых известных производителей и гонщиков.

По формуле 1 соревнуются одноместные высокоскоростные машины, напоминающие своей формой ракеты. Это и неудивительно — ведь форма ракеты наиболее эффективно рассекает воздух, который при высоких скоростях словно стеной встает на пути несущегося автомобиля. Гоночные автомобили, или болиды, как их принято называть, — машины маленькие. Гонщик садится на свое место так, словно натягивает узкие штаны. Это и понятно — создатели этих машин борются за максимальное снижение веса болидов. Ведь каждый лишний килограмм — это фора сопернику. По этим же причинам болид — машина открытая, здесь нет дверей, а гонщик надевает шлем, который служит не только элементом безопасности, но и защищает его от потока воздуха, бьющего в лицо.



Болид формулы 1



Обтекаемые формы болида

Параметры этих машин оговариваются правилами, которые устанавливают также систему баллов: победитель получает 8 очков, занявший второе место — 6. За третье, четвертое, пятое и шестое начисляется соответственно 4, 3, 2 и 1 очко. По итогам нескольких гонок устанавливается чемпион. А гонки проводятся на кольцевых трассах стран-участниц: Италии, Франции, Англии, Германии, Японии. Обустройство этих трасс стоит огромных денег. В последние годы стали говорить о строительстве такой трассы и в России.

Конюшня — так называется команда, включающая гонщиков, механиков, обслуживающий персонал. А среди самых знаменитых гонщиков — немец Михаель Шумахер, финн Мика Хаккинен, француз Жан Алези.

Постоянно совершенствуются автомобили, участвующие в гонках по формуле 1, растут скорости (средние скорости составляют более чем 200 км/час, тогда как максимальные скорости на прямых участках трассы достигают 300 и более км/час.

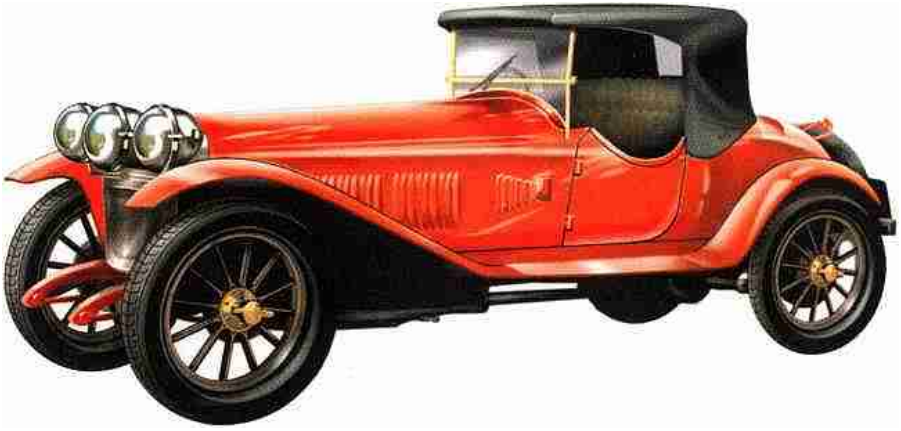
Мы познакомились с историей появления автомобиля, а теперь поговорим об автомобилях разных фирм и стран.

3. Автомобили разных фирм

Альфа Ромео

Фирменный знак «Альфа Ромео» — это гарантия качества, надежности и мощности. «Альфа Ромео» известна на рынке в первую очередь как производитель дорогих спортивных машин. Годом рождения фирмы можно считать 1906-й (хотя под своим нынешним названием фирма стала известна лишь после Первой мировой войны), а местом — город Неаполь, хотя вскоре производство было перенесено в Милан. В фирменном знаке присутствуют герб Милана (красный крест на белом фоне) и герб влиятельной миланской семьи Висконти (змея).

После ряда преобразований в 1915 году фирму возглавил промышленник Никола Ромео (чье имя и присутствует в названии). С первых лет фирма выпускала машины, занимавшие призовые места в спортивных соревнованиях, и сохраняла в этой области ведущие позиции до 1933 года, когда была национализирована. После Второй мировой войны фирма наряду с выпуском дорогих спортивных машин наладила массовое производство. С 1986 года «Альфа» принадлежит концерну «Фиат».



Модель «6 С 1 750 Гран спорт»

Спортивные модели «Альфа Ромео»

Модель «6 С 1750 Гран спорт» неоднократно побеждала в гонках. Например, в 1930 году в гонке под названием «Милле милья» она заняла первое место, показав при этом среднюю скорость выше 100 км/час. Ни один другой автомобиль до этого не демонстрировал такую среднюю скорость. Мощность двигателя составляла около 100 л. с.

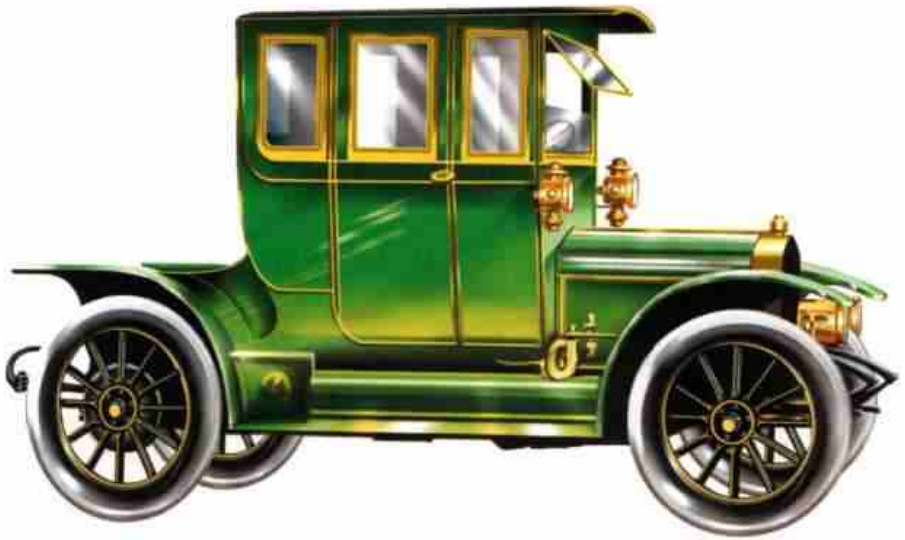
Одной из самых популярных и смелых по дизайну моделей «Альфы» была выпущенная в 1989 году «Купе SZ». Двигатель мощностью 210 л. с. позволял этой машине развивать скорость более 200 км/час.

Но «Альфа» выпускает и более традиционные модели, такие как популярная «Гамма» конца 90-х годов. На эту машину может устанавливаться двигатель объемом 2 л и мощностью 150 л. с. при 6400 об/мин. Такой двигатель позволяет развивать скорость до 210 км/час.

Модель «Купе SZ» 1989 года

Американ Моторс

Хотя историю «Американ Моторс» («А. М.») можно отсчитывать от 1902 года, когда маленькая компания «Томас Б. Джеффри» построила одноцилиндровый автомобиль под названием «Рамблер», компания с сегодняшним названием появилась лишь в 1954 году. В 1916 году вместо «Джеффри» была организована компания «Нэш Моторс». В 1936 году произошло слияние фирм «Нэш» и «Келвинейтор» и таким образом была организована компания «Нэш-Келвинейтор», которая в 1950 году выпустила первый современный малолитражный автомобиль «Нэш-Рэмблер». Этот автомобиль стал не только вехой в истории автомобилестроения Америки, он еще и вернул популярное в начале века название — «Рэмблер». В 1954 году произошло слияние «Нэш-Келвинейтор» с другой известной на автомобильном рынке фирмой — «Гудзон», вот тогда-то и появилось название «Американ Моторе Корпорейшн», или «АМК». Еще одно знаменательное событие в истории этой фирмы произошло в 1971 году, когда «АМК» приобрела другую известную компанию- «Кайзер Джип Корпорейшн», чья история тоже восходит к началу XX века. С этим приобретением в продукции «АМК» появились и джипы, в частности ставшая очень популярной серия «Чероки». В 1979 году крупнейшая французская компания «Рено» купила46,6 % акций «АМК», что, естественно, сказалось на деятельности американской компании, которая стала представлять «Рено» в США.



На таких машинах ездили в 1911 году — «Рэмблер 63 С»

«Нэш-Рэмблер» 1950 года

Модель «Рэмблер 63 С» была создана в 1911 году. От предшественниц она отличалась полностью закрытым кузовом, а значит, и большим уровнем комфорта для пассажиров. Модель была рассчитана на перевозку четырех пассажиров.

«Нэш-Рэмблер» 1950 года не только возвращал почти забытое название, но и был первым малолитражным автомобилем в современную эпоху. У этой малолитражной машины был достаточно мощный шестицилиндровый двигатель.

Пожалуй, одной из наиболее известных машин «Американ моторе» в 90-е годы стал джип «Гранд Чероки». Элегантность форм он сочетает с высокой надежностью, которая позволяет ему

преодолевать самые крутые склоны и неровности дороги.

Внедорожник «Гранд Чероки»

Астон Мартин

Основатель компании Лайонел Мартин включил в название свою фамилию и часть названия гонки «Астон Клинтон», которую он выиграл в 1913 году. Основанная в 1922 году компания специализировалась главным образом на гоночных автомобилях. Компания на протяжении последующих лет неоднократно меняла владельцев, однако при этом сохраняла свое название и специализацию. Гордостью компании всегда оставались двигатели, которые позволяли гонщикам занимать высокие места в соревнованиях.

Хотя сегодня «Астон Мартин» и выпускает автомобили для довольно широкого круга покупателей, ее конек — по-прежнему автомобили спортивного типа.

Типичным представителем гоночных автомобилей, производившихся в первые годы существования фирмы, могут быть названы «Интернешнл» и «Спорт». В 1932 году им на смену пришли более совершенные модели. Так, модель «Нью Интернешнл» имела двигатель, развивавший мощность до 80 л. с. при 5250 $^{об}/_{мин}$.

«Спорт» 1932 года

Модель «DBZ» 1955 года

Типичным представителем продукции фирмы можно назвать модель 1978 года «Воланте». Эта машина с кузовом типа кабриолет имела двигатель, развивавший мощность более 300 л. с. при 5000 об/мин. Этот автомобиль мог достигать скорости до 240 км/час.

«Воланте» 1978 года

Ауди

Когда в 1909 году Август Хорх, основатель автомобильной компании «Хорх», поссорившись с правлением, решил основать новую фирму, ему было запрещено использовать в названии собственную фамилию, которая уже в то время в сознании покупателей была прочно связана с известным автомобилем. Тогда предприимчивый Хорх перевел свою фамилию на латинский (a horchen по-немецки означает «слушать», «подслушивать») и основал новую фирму с названием «Ауди», что на латыни значит то же самое. Фирменным знаком компании со временем стали четыре продетых одно в другое кольца, символизирующие четыре колеса автомобиля. За годы своего существования компания не раз меняла хозяев, а в 1965 году ее приобрел немецкий автомобильный гигант «Фольксваген». Однако название «Ауди» сохранилось, как сохранилось и неизменно высокое качество этих машин.

В 1938 году «Ауди» приступила к выпуску модели «853 А», имевшей кузов типа кабриолет и восьмицилиндровый двигатель с очень большим объемом — около 5л.

В 1982 году в рамках программы «автомобиль 2000» была создана новая модель «Ауди 100». Эта модель имела несколько разновидностей, отличавшихся главным образом объемом двигателя, но лучшей из них стала «Турбо 2000», имевшая двигатель, который развивал до 180 л. с. при 5700 $^{об}/_{мин}$. Максимальная скорость этой модели составляла 230 $^{км}/_{час}$. В 1984 году компания стала выпускать разновидность «Ауди 100» с приводом на все четыре колеса.

Машина 1938 года с откидным верхом

«Ауди 100» — модель, популярная в 1970-х

В 1990-е годы появились новые модели «Ауди», подтверждающие высокую репутацию фирмы. Одной из наиболее популярных и относительно недорогих моделей стала «А4 1,6» (средняя цена колеблется от 20 до 30 тысяч долларов; если учесть, что «Ауди» выпускает модели стоимостью около 100 тысяч долларов, то можно признать, что «А4» — действительно относительно недорогая модель). Ее отличает электронная начинка и высочайшая надежность.

«Недорогая» модель 1990-х стоит более 20 тысяч долларов

БМВ

Это сокращение так глубоко утвердилось в сознании всех, кто интересуется автомобилями, что очень немногие знают, как оно расшифровывается. А стоит за этим сокращением полное название «Баварский моторостроительный завод» (по-немецки «Байрише Моторен Верке»), появившийся на свет в 1916 году в результате слияния двух других компаний. Вначале «БМВ» была занята производством двигателей для самолетов. Выпускавшиеся компанией мотоциклы завоевали известность, поскольку ими были установлены рекорды скорости.

После Второй мировой войны компания попыталась выйти на рынок с малолитражными автомобилями, но не смогла конкурировать с «Фольксвагеном», выпускавшим дешевые машины. В 1969 году компания «БМВ» была на грани банкротства, а ее долги достигали 29 миллиардов долларов. В этом же году компания изменила политику и стала выпускать машины классической конструкции, но по своим параметрам и цене похожие на спортивные машины. Это было мудрое решение, которое позволило изменить положение компании.

Модель «328» выпускалась в 1937–1939 годах. Хотя за это время и было выпущено всего около 500 машин этой модели, она стала знаменитой, поскольку показывала выдающиеся результаты, а в 1940 году выиграла гонку «Милле милья», показав среднюю скорость 166 км/час.

«328» модель 1930-х годов

Модель «Дикси» 1920-х годов — изготовлена компанией «Дикси», влившейся в «БМВ»

Знаменитая 7-я серия «БМВ» появилась в 1977 году. Она имела характерный для «БМВ» радиатор и четыре фары, что придает этим машин акулий оскал. В 1987-м серия была усовершенствована, в частности появилась машина купе «750 i» с мощным двенадцатицилиндровым двигателем.

Одна из новинок «БМВ» конца 1990-х годов — модель «X5». Этот джип, или внедорожник, как сейчас принято говорить, оснащенный по последнему слову техники, имеет мощный двигатель, а цена его превышает 70 тысяч долларов.

Внедорожник 1990-х годов

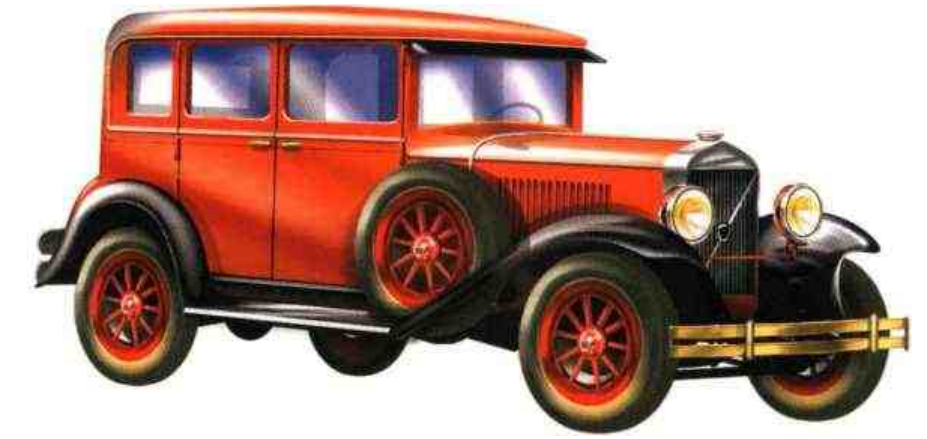
«БМВ» 7-й серии

Вольво

Эта шведская компания была создана в 1926 году другой крупной компанией, но в 1935-м обрела независимость. Сначала «Вольво» специализировалась только на сборке автомашин, но вскоре приобрела моторостроительную компанию, а также несколько других, выпускавших компоненты для автомобилей. После этого «Вольво» стала крупнейшим автостроителем. Характерные черты легковых автомобилей «Вольво» — это высокий уровень комфорта и некоторая консервативность в формах. «Вольво» также заслужила репутацию производителя, у которого на первом месте заботы о качестве и безопасности. Немаловажен для россиян и тот факт, что машины «Вольво» прекрасно приспособлены для холодного климата — ведь Швеция страна северная.

Модель «Вольво 652» была выпущена на рынок в 1930 году. Она имела двигатель объемом 3Iи оснащалась гидравлическими тормозами — в те времена на большинстве машин тормоза были механические.

В 1944 году начался выпуск модели «ПВ 444», которую с разными модификациями производили 14 лет. Машина оснащалась четырехцилиндровым двигателем объемом 1,4 л и мощностью 40 л. с., что позволяло развивать скорость до 110 км/час. У этой машины уже просматриваются те элементы в очертании кузова, которые наиболее полно воплотятся в элегантной модели «760 GLE».



Модель 1930 года

«760 GLE»

«760 GLE» начали выпускать в 1982 году. Модель оснащалась шестицилиндровым двигателем объемом 2,8 л, который вскоре был заменен на новый двигатель меньшего объема (2,3 л), но с турбонаддувом, что повысило экономичность, позволив сохранить мощность. Поражает внешний вид этого автомобиля: некоторая угловатость придает ему изысканность.

В конце 1990-х годов одной из лучших моделей стала «Вольво С 40» — она приобрела более обтекаемые формы, сохранив тем не менее преемственность с прежними моделями. Это одна из самых безопасных машин среднего класса в мире.

Модель 1944 года

Модель 1990-х годов

Дженерал Моторс

История «Дженерал Моторе» («Д. М.») начинается с 1897 года, когда предприниматель Р. Олдс построил первый свой автомобиль, названный им «Олдсмобиль». Эта машина имела мощность 5 л. с. и развивала скорость до 24 км/час, что по тем временам было совсем неплохо. Продав несколько таких машин, Олдс построил в Детройте — будущей автомобильной столице США — первый в Америке завод, специализацией которого были исключительно автомобили. В Детройте один за другим открываются автомобильные заводы — сначала Дэвида Бьюика, а затем Генри Лейланда, основателя фирмы «Кадиллак». А в 1907 году была создана компания «Понтиак Мотор Дивижн». Все эти компании в 1909 году объединились и образовали «Дженерал Моторе». В 1919-м к «Дженерал Моторе» присоединилась и еще одна известная детройтская автомобильная фирма «Шевроле Мотор». На этом, однако, процесс слияния и роста компании не закончился, и в 1929-м «Дженерал Моторе» по объему производства обогнала «Форда» и стала ведущей американской автостроительной компанией. Все пять автомобильных марок компании «Бьюик», «Шевроле», «Понтиак», «Олдсмобиль» и «Кадиллак» прочно обосновались на американском рынке. Хотя начиная с 1970-х годов «Дженерал Моторе» и переживает не лучшие свои времена, компания продолжает сохранять ведущие позиции в автомобилестроении США.

Первый «Олдсмобиль», выпущен в начале XX века

«КадиллакА» и «Флинт»

Первый из автомобилей, получивших название «Олдсмобиль», выпускался в 1901–1907 годах. Его одноцилиндровый двигатель развивал высокую по тем временам мощность — 7 л. с. Мощности современных «Олдс-мобилей» в десятки раз выше.

В 1904 году был выпущен первый «Бьюик». Он носил название «Флинт» и имел двухцилиндровый двигатель, который развивал мощность до 22 л. с.

Выпущенный в 1903 году «Кадиллак А» оснащался по выбору двумя типами кузовов: двухместным и четырехместным. Машина имела одноцилиндровый двигатель.

Первый «Шевроле» был продан в 1912 году. Это был

пятиместный автомобиль. Завод уже в то время был достаточно мощным и в первый год выпустил около 3000 машин.

«Шевроле» 1912 года

«Олдсмобиль» 1931 года

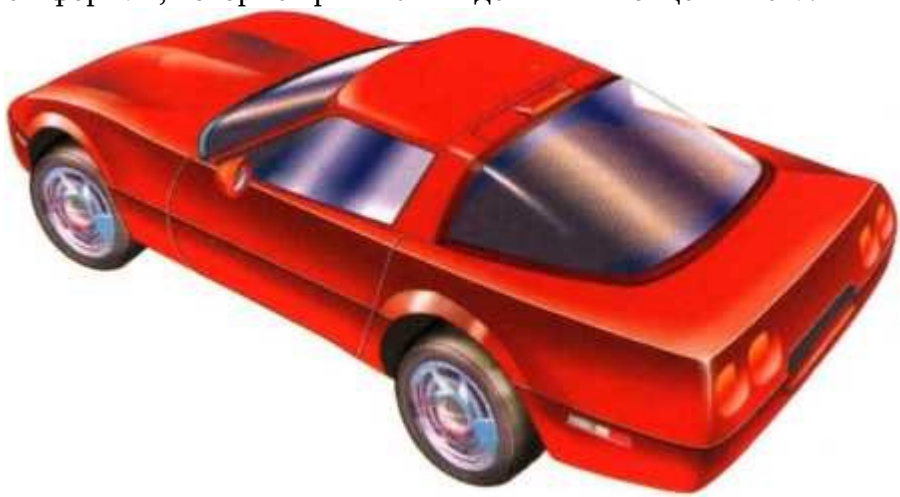
Такими были «Кадиллак» и «Шевроле» в 1930-х годах

Завод «Олдсмобиль» в 1931 году выпустил модель «F 31». Менялись времена, менялись конструкции. Прошло всего 30 лет со дня выпуска первого «Олдсмобиля», а как изменился внешний вид транспортного средства! Сравните: закрытый кузов, электрооборудование. И конечно — иные мощности.

«Кадиллак В 16» 1930 года претерпел не меньшие изменения по сравнению с моделью 1903 года. Этот вместительный автомобиль был оснащен мощным двигателем, имевшим водяное охлаждение. Уже в этом кадиллаке просматривается направление, в котором пойдет развитие: большие, мощные автомобили.

Модель «Шевроле» не уступала «Кадиллаку». Модель 1933 года, имевшая название «игл» (орел), в корне отличалась от своих предшественниц. Немаловажное значение имела и цена, которая составляла всего 560 долларов, что для такой машины даже по тем временам было не очень много.

Не отставал и «Бьюик». С середины 30-х автомобили этой модели стали приобретать внешний вид более приближенный к тем формам, которые привыкли видеть мы в конце XX века.



«Олдсмобиль» 1960-х годов

Новые времена — новые формы: «Торнадо» 1980-х годов

Модель 1934 года «Бьюик 29/31» имела мощный восьмицилиндровый двигатель и кузов типа кабриолет, а цена ее составляла 925 долларов.

Из моделей, выпущенных после Второй мировой войны, нужно отметить модель «Олдсмобиль Торнадо» 1966 года. Обтекаемый кузов типа купе и утапливаемые фары были характерными отличительными особенностями этой модели. Этот автомобиль пользовался большой популярностью.

Новая эра наступает в 80-е годы. «Шевроле Корвет» 1983 года отличается от своего прототипа, как первый велосипед — от современного мотоцикла. Эта модель оснащалась двигателем объемом более 5,5 л, который развивал мощность более 200 л. с. и скорость около 220 км/час. До скорости 100 км/час эта машина разгонялась всего за 8 секунд.

Из последних разработок «Дженерал Моторе» интересен внедорожник «Шевроле Блейзер», который в ограниченных количествах собирается и в России. Эта машина с двигателем объемом 4,3 л развивает скорость до 180 км/час, а до 100 $^{км}/_{час}$ разгоняется всего за 11 секунд.

Внедорожник «Шевроле Блейзер»

Крайслер

Компания «Крайслер» была основана в 1925 году предпринимателем Уолтером Крайслером, который приобрел образованную в 1913-м компанию «Максвелл Мотор» и сразу же наладил выпуск мощной и в то же время очень дешевой модели «Крайслер 6». В 1928 году «Крайслер», приобретя компанию «Додж Бразерс», стала одной из крупнейших автостроительных фирм в США. Однако настоящая экспансия «Крайслера» началась в 60-х годах, когда компания приобрела несколько заводов за рубежами США, основав филиалы «Крайслер-Франция», «Крайслер-Испания» и т. д., которые впоследствии были проданы ради приобретения пакета акций в компании «Пежо-Ситроен». В середине 70-х годов компания переживала трудные времена, но правительство США оказало «Крайслеру» финансовую помощь и компания снова стала на ноги. Сегодня «Крайслер» вместе с «Фордом» и «Дженерал Моторе» входит в тройку крупнейших автомобильных компаний Америки.

Незадолго до Великой депрессии компания «Крайслер» выпустила первый автомобиль из ставшей знаменитой серии «Плимут». Цена этой машины составила всего 700 долларов, и хотя доллар тогда весил больше, чем нынешний, цена была действительно низкой и доступной для многих американцев.

Популярный в 1920-х «Крайслер 6»

«Плимут» (1928) и «Додж» (1981)

Типичным изделием «Крайслера» была модель 1981 года «Додж 400», который развивал мощность 85 л. с. при 4800 об/мин. Эта модель имела две разновидности кузова — купе и кабриолет.

Одна из новинок «Крайслера» конца 90-х годов — «Крайслер Стратус». Двухлитровый двигатель этой машины развивает мощность 132 л. с.

А таким «Крайслер» стал к концу 1990-х

Ламборджини

В автомобилестроении есть немало знаменитых имен. К их числу принадлежит имя итальянца Ферруччо Ламборджини (1916–1993), который совсем недавно — в 1963 году — основал автомобильную фирму по производству роскошных автомобилей — мощных, быстрых, легко завоевавших популярность среди покупателей. Во время Второй мировой войны Ламборджини работал механиком в армии, а по окончании войны ремонтировал трактора, используя запасные части от подбитых немецких танков и техники союзников. Но истинная мечта Ламборджини была автомобили, к воплощению этой мечты он и пришел в 1963 году. Автомобили Ламборджини составили конкуренцию даже автомобилям «Феррари», уже заслужившим славу лучших спортивных машин.

В 1970 году Ламборджини пришлось продать свой завод, а в 1987-м это предприятие было приобретено американской фирмой «Крайслер».

Свою серию уникальных спортивных автомобилей Ламборджини начал с модели «350 GTV». Это спортивное купе имело обтекаемую форму и двигатель мощностью 360 л. с. при 8000 $^{об}/_{мин}$, позволявший развивать скорость до 280 км/час. Такие показатели сразу сделали эту машину уникальной.

Еще через три года Ламборджини удивил автомобильный мир еще одним уникальным автомобилем, названным «Миура» — так называется порода быков, используемых для корриды. Не случайно и в фирменном знаке «Ламборджини» присутствует бык. Этот двухместный автомобиль с низкой посадкой мог развивать скорость почти 300 $^{км}/_{час}$. Двигатель этой машины имел мощность 350 л. с. при объеме 4 л, а по формам «Миура» намного опередила свое время.

«Миура»

«Диабло»

«Раптор»

«350 GTV»

К числу наиболее совершенных по форме («аэродинамичных», как говорят специалисты) моделей «Ламборджини» относится «Каунтеч LP 500», созданный в 1970 году. Эти машины оснащались двенадцатицилиндровым двигателем мощностью 375 л. с. объемом 4,75 л.

«Ламборджини» активно участвует в чемпионатах формулы 1, но в то же время продолжает выпуск серийных машин (хотя и в очень небольших количествах) для богатых покупателей, которые любят скорость. К числу таких машин относится, например, модель 1996 года. Она участвовала в спортивных гонках, оснащена двигателем объемом 5,7 л и имеет мощность 540 л. с. Автомобиль разгоняется до 100 км/час менее чем за 4 секунды.

В 1998 году, возрождая сотрудничество с миланской кузовной фирмой «Загато», «Ламборджини» создает суперкар «Раптор». Всего будет выпущено несколько десятков этих великолепных машин, которые оснащаются двигателем мощностью до 620 л. с., что позволяет разогнаться до 100 км/час меньше чем за 4 секунды.

«Каунтеч»

Ланча

Основатель фирмы Винченцо Ланча (1881–1937) традиционно ориентировался на создание машин, оснащенных по последнему слову науки и техники, насыщенных всевозможными новинками, которые могут обеспечить максимальные мощность, комфорт и безопасность. «Lancia» по-итальянски означает «копье», и с первых дней существования этой фирмы ее автомобили ассоциировались с вытянутым длинным предметом, летящим как стрела.

Компания «Ланча» была образована в 1906 году, и уже первый ее автомобиль был мощнее и развивал большие скорости, чем все другие машины того времени. С тех пор «Ланча» остается мировым лидером в области производства высококлассных машин.

Выпустив несколько автомобилей, удививших мир своими новинками, основатель фирмы завоевал репутацию гениального автостроителя. Машины «Ланча» всегда были на несколько шагов впереди машин других производителей. Перед смертью в 1937 году Винченцо Ланча создал свой очередной шедевр — «Априлия», выпускавшийся до 1949 года.

«Эта»

«Лямбда»

«Альфа» — рекордсмен начала XX века

«Априлия» и «Дедра»

В послевоенные годы и до конца XX века «Ланча» не уступает ведущего положения на рынке дорогих комфортабельных мощных машин.

Первый автомобиль Винченцо Ланчи назывался «Альфа». Он

имел двигатель объемом 2,5 л и развивал скорость неслыханную для 1908 года — 90 км/час. На «Ланче» с тех пор сохраняется традиция называть модели автомашин буквами греческого алфавита.

Самым же быстрым автомобилем в Европе начала века была «Ланча Эта» 1911 года. Этот автомобиль имел мощный двигатель (80 л. с. при 1800 об/мин) и развивал скорость 120 км/час.

«Лямбда» 1922 года имела характерный для «Ланчи» удлиненный кузов. Мощный двигатель делал эту машину популярной, а потому она находилась в производстве 9 лет. Двигатель объемом 2,6 л позволял развивать мощность 69 л. с. при 3500 об/мин, а скорость составляла до 120 км/час.

В 1989 году появился седан «Дедра» — автомобиль среднего класса с двигателем объемом 2 л.

Новинка конца 90-х годов — переднеприводная «Каппа», которая в духе всех машин «Ланча» оснащена мощным двигателем (это может быть двухлитровый мощностью 220 л. с.).

Модель 1990-х

Лотус

Компания «Лотус» задумывалась как производящая спортивные автомобили. «Лотус» — молодая компания, она появилась в 1952 году в Англии и первое время занималась разработкой отдельных элементов машин.

Первая оригинальная машина «Лотуса» появилась в 1957 году и имела название «Элита». У этой модели была идеальная обтекаемая форма. Кузов этой модели изготовлялся из фибергласа. Двигатель имел объем 1,2 л. Производство этой машины было таким дорогостоящим, что чуть не привело к банкротству компании.

В том же 1957 году была запущена еще одна модель — «Лотус Севен», которая задумывалась как дешевая спортивная машина. Четыре разновидности этой модели производились вплоть до 1973 года.

В 1967 году была выпущена первая машина серии «Элан». Эта двухместная машина имела двигатель объемом 1,6 л, развивавший мощность до 118 л. с. В этой серии выпускались и четырехместные автомобили, а также кабриолеты.

Первая машина с фибергласовым кузовом

«Лотус Севен»

«Элан» 1967 года

Разработка 1975 года

Знаменательным для «Лотуса» был 1975 год, когда появилась

первая модель серии «Эсприт», которая остается в производстве до настоящего времени. «Эсприт» оснащался двигателем объемом 2 л и имел кузов типа купе с утапливаемыми фарами. Форма кузова была удостоена специальной премии на выставке в Лондоне.

Как ни хороша серия «Эсприт», но в конце 90-х «Лотус» разрабатывает новую модель «Лотус М 250», которая может удивить своими формами. Новая модель оснащена трехлитровым двигателем мощностью 250 л. с. Она способна развивать скорость до 250 км/час, а до 100 км разгоняется всего за 5 секунд. Стоимость новой модели тоже впечатляет — более 70 тысяч долларов.

«Лотус М 250»

Мазда

Компания была создана в 1920 году в Хиросиме под названием «Тойо Когио». Однако в первый период своей деятельности никакого отношения к автомобилям компания не имела. Лишь в 1931 году в продукции «Тойо Когио» появились грузовики, и за следующие 25 лет было выпущено около 200 ООО машин. Во время Второй мировой войны компания поставляла грузовики для армии. Автостроительный завод уцелел во время атомной бомбардировки Хиросимы, поскольку находился за горой, которая защитила его от ударной волны.

На рынок легковых автомобилей компания вышла лишь в 1960 году, выпустив двухдверное купе с маломощным двигателем. Но не прошло и двух десятилетий, как компания уже числилась среди мировых лидеров легкового автомобилестроения. Когда в начале 1970-х годов резко выросли цены на бензин, руководству фирмы пришлось принять решение о замене малоэкономичных двигателей на новые. Однако компании вскоре удалось восстановить на рынке свои позиции, которые она не сдает до настоящего времени.

Первый легковой автомобиль «Мазды»

«Капелла» 1970 года

«Мазда 121»

Лишь в 1984 году поменяла компания свое имя и стала называться «Мазда мотор корпорейшн».

Первый легковой автомобиль компании «Р360», выпущенный в 1960 году, представлял собой купе с двухцилиндровым двигателем.

Модель 1970 года «Капелла» свидетельствует об огромном пути, пройденном компанией всего за десять лет. Объем двигателя этого автомобиля составлял 1,6 л.

«Мазда 121», выпущенная в 1985 году, имела сдвигающуюся

крышу и, несмотря на свои четыре двери, была весьма миниатюрным автомобилем. Хотя объем двигателя этой машины составлял не более 1,3 л, скорость она развивала довольно высокую — 175 км/час.

В конце 90-х годов на рынок была выпущена серия «Мазда 323», в которой наиболее популярным стал хэтчбек «323 F». Рабочий объем двигателя составляет 1,8 л, что позволяет развивать мощность до 115 л. с. и разгоняться до 100 км/час менее чем за 10 секунд.

Такие «Мазды» делали в 1990-х

Мазерати

Основателями этой известной компании были шесть братьев, носивших фамилию Мазерати. Седьмой брат Мазерати посвятил себя живописи, и его участие ограничилось созданием фирменного знака, изображающего трезубец Нептуна. Несколько лет эта итальянская компания производила одни двигатели, затем занялась производством спортивных автомобилей и лишь после Второй мировой войны выпустила свой первый серийный автомобиль. Гоночные машины «Мазерати» выигрывали чемпионаты мира и изготавливались в количестве всего 5-10 штук.

В 1957 году фирма «Мазерати» почти отошла от автоспорта и сосредоточилась на создании новых серийных моделей. Компания «Мазерати» заслужила свою высокую репутацию благодаря смелости конструкторских решений, поиску новых форм и высокой надежности продукции. Автомобили «Мазерати» всегда выделяются из множества других своей необычностью и привлекательностью.

Модель 1947 года

Спортивные формы «Боры»

Первый серийный автомобиль фирмы «Мазерати» — модель «А 6» был выпущен в 1947 году. Это совместная разработка с компанией «Пинифарина», специалистом по изготовлению кузовов. Двигатель мощностью 65 л. с. позволял развивать скорость до 170 $^{км}/_{час}$.

«Бора» 1970-го года поражает своими спортивными формами. А под капотом этой машины двигатель объемом 4,7 л и мощностью 310 л. с.

«Мазерати Кваттропорте» — изделие конца 90-х годов. Это серийная машина, отвечающая веяниями времени и принципам этой знаменитой автомобильной фирмы.

«Мазерати Кваттропорте»

Мерседес-Бенц

Если есть в автомобилестроении легендарные названия, то одно из них принадлежит фирме «Мерседес-Бенц» (а прежде — «Даймлер-Бенц»). В названии этой фирмы знаменитые в автомобилестроении имена.

Готлиб Даймлер (1834–1900) окончил политехнический институт в Штуттгарте, а в 1882 году он вместе с Вильгельмом Майбахом основал собственное предприятие по производству двигателей «Даймлер моторен». Усовершенствовав двигатель внутреннего сгорания, компаньоны в 1885 году установили его на велосипед — вероятно, это был первый в мире прототип мотоцикла. А в 1886 году одноцилиндровый двигатель был установлен на четырехколесный экипаж. Начиная с 1890 года на быстро растущем заводе «Даймлера» производится все больше и больше автомобилей. Первый по-настоящему роскошный автомобиль «Даймлер» был создан в 1901 году и продан султану Марокко. По предложению дипломата и крупнейшего инвестора «Даймлера» Эмиля Йелинека новая серия автомобилей была названа «Мерседес», по имени дочери Йелинека, который полагал, что автомобили с немецким названием «Даймлер» не найдут сбыта во Франции.

«Бенц Вело» — первый серийный

Модель 540

Популярная в 1920-е модель «К»

Карл Бенц (1844–1929) работал в том же направлении, хотя он в большей степени интересовался конструкцией «коляски». Однако и он был знатоком двигателей, которые конструировал на своем созданном в 1883 году предприятии «Бенц». В 1885-м Бенц оснастил трехколесную коляску двигателем собственной конструкции. Это транспортное средство сохранилось до сих пор и находится в Мюнхене. А в 1894 году «Бенц» создал первый мелкосерийный автомобиль «Бенц Вело». «Бенц» создал несколько автомобилей, которые установили несколько рекордов скорости: 205 км/час в 1909 году и 228 км/часс в 1910 году.

Модель 1930-х годов

Купе со складным верхом

«Мерседес» 1980-х

Две фирмы — «Даймлер» и «Бенц» долгое время шли параллельными путями, оставаясь конкурентами, но в 1926-м они объединились, образовав компанию «Даймлер-Бенц», продукция которой сегодня известна во всем мире под названием «Мерседес-Бенц».

Во время Второй мировой войны двигателями компании «Даймлер-Бенц» оснащались танки и самолеты гитлеровской Германии, а потому завод в 1944 году был полностью разрушен авиацией союзников. Но по прошествии тридцати лет «Даймлер-Бенц» стала крупнейшей в мире по объемам продаж автостроительной компанией. Причиной такого успеха было высочайшее качество продукции фирмы.

Помимо фирменного знака компании «Даймлер-Бенц» — трехконечной звезды в круге — отличительной чертой

автомобилей «Мерседес» стала характерная форма решетки радиатора, которая хотя и претерпевала изменения, но сохранила свои главные признаки.

Одной из первых моделей после слияния «Даймлера» и «Бенца» стала модель «К» 1926 года. Эта модель оснащалась двигателем, который развивал мощность 140 л. с. при 2800 об/мин.

Внедорожник

Модель конца 1990-х

В 1930-е годы ведущей серией компании был «Большой Мерседес». Модели этой серии оснащались восьмицилиндровыми двигателями мощностью 150 л. с. Устанавливаемые на двигатель специальные компрессоры увеличивали мощность до 200 л. с.

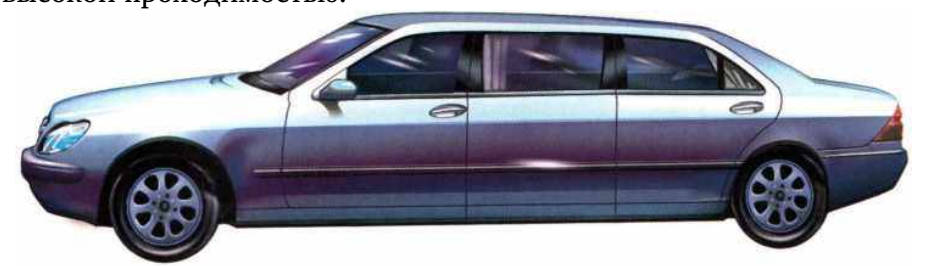
Объем двигателя составлял 7,7 л. В этой серии выпускались машины с кузовами кабриолет и лимузин.

Из машин класса поменьше в 1930-годы успехом пользовалась двухместная модель «540», которая выпускалась в вариантах кабриолет и купе.

В годы после Второй мировой войны компания продолжала создавать машины высшего класса, например «Мерседес 300» с объемом двигателя 3 л мощностью до 125 л. с. Машина развивала скорость до 180 км/час.

В настоящее время фирма выпускает машины от малолитражных (как, например, «Мерседес 190») до шикарных престижных машин, поражающих своей роскошью. К последним принадлежит в первую очередь «Мерседес 600».

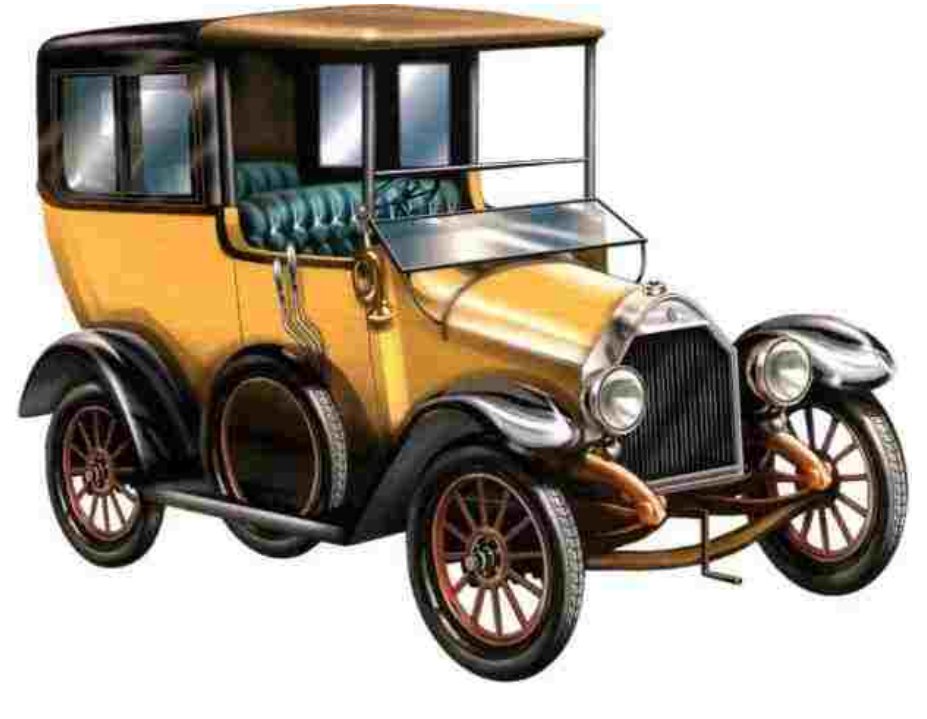
В 1979 году «Мерседес-Бенц» стала выпускать внедорожные автомобили. В конструкции внедорожника создателям удалось сочетать изысканную роскошь, свойственную «Мерседесам», с высокой проходимостью.



Представительский лимузин

Мицубиси

Сегодня «Мицубиси» представляет собой объединение независимых компаний, созданных из гигантской семейной фирмы, которая была раздроблена после Второй мировой войны. Основана фирма «Мицубиси» была в 1873 году предпринимателем Ивасаки Йатаро как транспортное предприятие. Затем фирма занялась горными разработками, затем финансовыми операциями и постепенно к 1930 году выросла во второе в стране крупнейшее семейное предприятие. А первые автомобили «Мицубиси» появились в 1917 году, однако первый современный легковой автомобиль был создан уже после Второй мировой войны, в 1960 году. Это был «Мицубиси 500». Однако чтобы начался рост автостроительной компании, потребовалось еще несколько лет. Вехой в истории компании стал выход на американский рынок, что случилось в 1971 году после заключения договора с «Крайслером». В последующие годы компания «Мицубиси» осуществляла экспансию по всему миру, открывая филиалы в самых разных странах.



«Мицубиси» 1917 года

Совсем как наш «Запорожец»

Первый серийный автомобиль «Мицубиси А» был выпущен в 1917 году.

Первый общедоступный легковой автомобиль «Мицубиси» появился в 1960 году. Это была известная модель «500». Когда смотришь на это миниатюрное купе, возникает ощущение, что это родной брат советского «Запорожца 968», тоже появившегося в 1960 году.

В настоящее время «Мицубиси» выпускает разнообразные модели, среди которых особое место занимает модный внедорожник «Мицубиси Пахеро Спорт». Эта машина оснащена двигателем объемом 3 л, развивающим мощность до 177 л. с. при 5000 $^{об}/_{мин}$.

Внедорожник «Паджеро»

Ниссан

Японская компания «Ниссан Джидоша» (или «Моторы Ниссан»), принадлежащая сегодня к гигантам автостроения и уступающая лидерство лишь компаниям «Дженерал Моторе» и «Тойота», была основана в 1925 году. Компания производила и продавала автомашины под названием «Датсун».

Компания «Квайшинша» (один из основателей «Ниссана») выпускала автомобили с 1912 года. Эти машины носили фирменное название «Дат». Модель «Дат 41» была выпущена в 1919 году. Это был небольшой четырехместный автомобиль с закрытым кузовом и четырехцилиндровым двигателем.

Первый автомобиль с фирменным названием «Датсун» появился на рынке в 1932 году. Компания приобретала известность как специализирующаяся на малых автомобилях, имеющих невысокую цену. Модель «Датсун 10» имела двигатель небольшого объема и съемную матерчатую крышу.

Модели 1919 и 1932 годов

«Ниссан 7 ˚Спешиал», 1937 год

«Датсун» 1952 года

«Датсун 1500»

К концу 1930-х годов компания принимает решение наряду с малолитражными выпускать автомобили более высокого класса. В результате на рынке появился автомобиль «Ниссан 70 спешиал», который представлял собой лимузин с мощным шестицилиндровым двигателем. В создании этой машины принимала участие американская компания «Грэм-Пейдж».

В годы после Второй мировой войны «Ниссан» продолжает работу над дешевыми машинами, однако в ассортименте продукции фирмы появляются и такие модели, как спортивный «Датсун» 1952 года. Эта машина с кузовом кабриолет пользовалась популярностью в Японии.

Из новинок 90-х следует отметить такую машину, как внедорожник «Ниссан Патфайндер». Несмотря на большие габариты, «Следопыт» (а именно так переводится на русский слово «патфайндер») развивает скорость до 166 км/час, а до скорости 100 км/ час разгоняется всего за 12 секунд.

Внедорожник

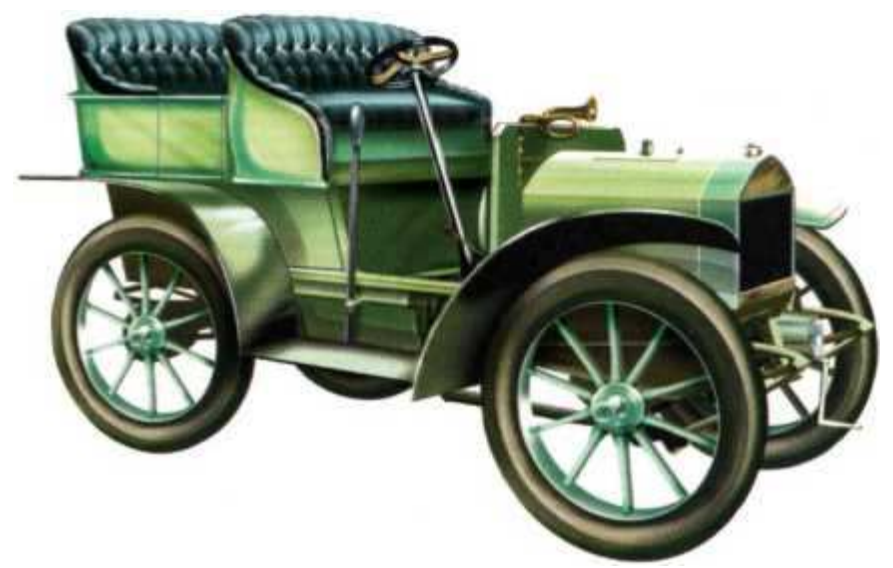
Опель

Полностью это предприятие называется «Адам Опель АГ» и в настоящее время является немецкой автостроительной компанией, целиком принадлежащей американской корпорации «Дженерал Моторе». История «Опеля» начинается в 1989 году, когда пять братьев Опель начали перестраивать принадлежавшую Адаму Опелю (1837–1895) фабрику, выпускавшую прежде велосипеды и швейные машинки в городе Руссельсгейме. Вскоре на месте прежней крохотной фабрики возник целый автостроительный комплекс, который перед Первой мировой войной выпускал автомобилей больше, чем какой-либо другой завод в Европе.

Свою первую оригинальную модель «Опель» выпустил в 1902 году. С того момента производство неизменно росло, а когда в 1911 году случился пожар, практически уничтоживший завод, владельцы и этим сумели воспользоваться к своей выгоде — они полностью переоснастили предприятие, закупив самое современное оборудование.

Хотя после поражения в Первой мировой войне на Германию были наложены санкции, ограничивающие рост производства, «Опель» сумел создать первую в Германии линию по действительно поточному производству автомобилей. Одним из выдающихся достижений «Опеля» в этот период стал выпуск автомобиля «Лаубфросх», что означает «лягушка». Автомобилю было дано такое название потому, что выпускался он исключительно зеленого цвета.

Этот «Опель 4/8 CV» 1909 года назывался «докторский»



Победитель гонок 1902 года «10/12 PS Тонно»

«Лягушка»

Однако экономический кризис и гиперинфляция вынудила владельцев продать предприятие, которое с 1931 года прекратило быть семейным, а перешло в полную собственность американской корпорации «Дженерал Моторе».

После Второй мировой войны часть мощностей «Опеля» оказалась в Восточной Германии, а часть — в Западной, однако «Опель» сумел быстро возродить производство и вскоре снова стал одной из крупнейших автостроительных фирм в Европе. Сегодня «Опель» выпускает четвертую часть всех производимых в Германии автомобилей.

Созданная в 1902 году модель «10/12 PS Тонно» имела двигатель объемом 1,9 л. Эта машина выиграла гонки, организованные в августе 1902 года.

В 1909 году «Опель» выпускает модель «4/8 CV». Машина имела открытый двухместный кузов, а поскольку использовалась она главным образом врачами, посещавшими больных, название ей было дано соответствующее — «докторский автомобиль».

В 1924 году с конвейера «Опеля» сходит модель, которая сыграла существенную роль в дальнейшем развитии автомобилестроения Германии. Машина эта за свой зеленый цвет получила название «Лягушка», она имела двигатель мощностью 12 л. с. и стоила всего 4000 марок, что сделало эту модель действительно народной.

«Опель Кадет», выпущенный в 1937 году, имел двигатель объемом 1,1л. «Кадет» имел кузов купе и стоил всего 2100 марок. Дешевизна автомобиля обеспечила ему популярность, и в

предвоенной Германии было выпущено более 100 тысяч этих машин.

Наряду с «Кадетом» стали выпускаться модели «Капитан» и «Адмирал», которые были значительно дороже и комфортабельнее. «Адмирал» имел кузов типа седан, двигатель мощностью 95 л. с. при объеме 3,6 л и стоил в три раза больше «Кадета». «Адмирал» был одной из самых комфортабельных моделей перед войной.

Довоенный «Опель Кадет»

Послевоенный «Опель Кадет»

После Второй мировой войны «Опель» продолжил серию «Кадет». Так, в 1983 году была выпущена модель «Кадет GTE» с объемом двигателя 1 л. Эта модель имела спортивный внешний вид, хотя и оставалась одной из самых дешевых машин.

В 90-е годы «Опель», не отставая от других автомобильных фирм, разработал и выпустил на рынок внедорожник «Фронтера». Но, пожалуй, наиболее популярная модель 90-х годов — «Опель Корса», которая выпускается в двух- и четырехдверном вариантах. «Корса» оснащается двигателем мощностью 75 л. с., позволяющим развивать скорость до 200 км/час.

«Опель Корса»

Пежо

«Пежо» — одна из старейших компаний не только во Франции, но и в мире. Она была образована в 1890 году Арманом Пежо (18491915), выходцем из семьи промышленников и инженеров. Первый самоходный экипаж (еще на паровой тяге) «Пежо» был создан в 1885 году на семейном заводе, который выпускал велосипеды. А к 1890 году уже были испытаны четырехколесные экипажи с бензиновыми двигателями. Почти сорок лет «Пежо» шел к модели, которую можно назвать автомобилем в современном понимании этого слова. Это была модель «Пежо 201», а вскоре после ее создания в компании началась работа над аэродинамическими характеристиками кузова.

В 1955 году, когда началось сотрудничество «Пежо» и компании «Пининфарина», фирменным знаком компании стал стоящий на зад них лапах лев. В 19 75 году в группу «Пежо» вошла французская фирма «Строен», а в 1979 году «Пежо» приобрел предприятия американской компании «Крайслер» во Франции и вскоре стал выпускать на них автомобили под фирменным названием «Тальбо».

Эту машину, выпущенную в 1905 году, ласково называли «Бебе»

Модель «201»

Популярная модель 1960-х

Модель «69», которую называли также «Бебе», выпускалась с некоторыми модификациями с 1905-го по 1913 год. Эта машина, на которой в конце концов установили двигатель мощностью 10 л. с., развивала скорость до 55 км/час.

Модель «Пежо 201» была продемонстрирована на Парижской выставке 1929 года. Эта машина является первым малолитражным французским автомобилем. «Пежо 210» был настолько популярным, что выпуск его продолжался почти десять лет. За это время было выпущено около 150 тысяч машин этой модели.

В 1960 году на рынке появилась модель «404», которой суждено было произвести фурор. Успех был обеспечен и формой кузова, спроектированного компанией «Пининфарина». Эта машина добивалась крупных успехов в ралли.

В 90-е годы «Пежо» не отстает от других компаний, разрабатывая новые модели и новые формы. Примером таких разработок может служить минивэн (так называют легковые автомобили, по форме напоминающие автобусы) «Пежо 807».

«Пежо 807» конца XX века

Порше

История этой фирмы неразрывно связана с именем ее основателя — австрийца Фердинанда Порше (1875–1951), который до 1931 года работал на автомобильном заводе «Даймлер» в Штуттгарте, а затем организовал собственную фирму для конструирования и выпуска спортивных автомобилей. В 1930-х Порше возглавлял проектирование «народного автомобиля» на заводах «Фольксваген». Фердинанда Порше по праву можно назвать отцом знаменитого фольксвагенского «жучка». Однако Порше наряду с этим возглавил работы по конструированию немецкого танка «тигр», за что после войны оказался во французской тюрьме. Лишь в 1950-м на рынке появились спортивные автомобили «Порше».

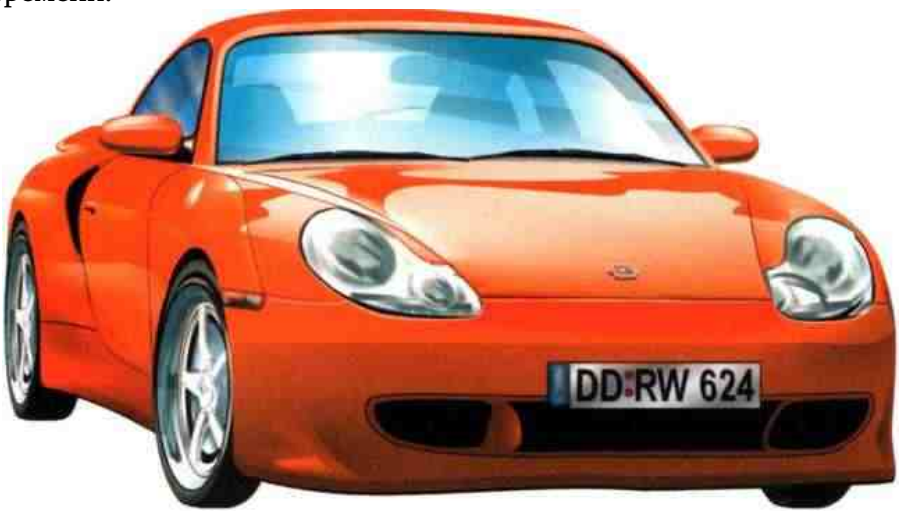
Одна из первых моделей «Порше 356» имела двигатель объемом 1,1л. Несмотря на маломощный для спортивных машин двигатель (всего 48 л. с.), в 1951 году этот автомобиль выиграл 24-часовую гонку, показав среднюю скорость 122 км/час.

«Порше 356»

Кабриолет «Порше 911»

В 1964 году началось производство модели «Порше 911». Оснащенная двигателем объемом 2 л, машина развивала мощность до 130 л. с. Эта модель с кузовом купе, имеет характерные для машин «Порше» фары, похожие на глаза на выкате.

«Порше 911 Турбо» — одна из последних моделей и образец технического совершенства. Машина развивает мощность до 300 л. с., а до 100 $^{км}/_{час}$ разгоняется всего за 4,2 секунды. Характерные для «Порше» фары сохранились до настоящего времени.

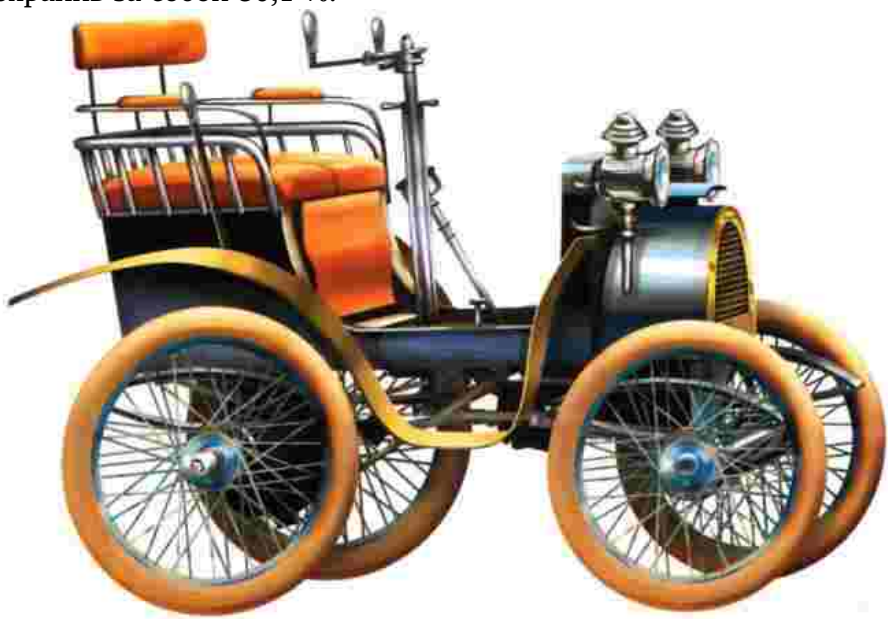


Мощность этой машины — 300 л. с.

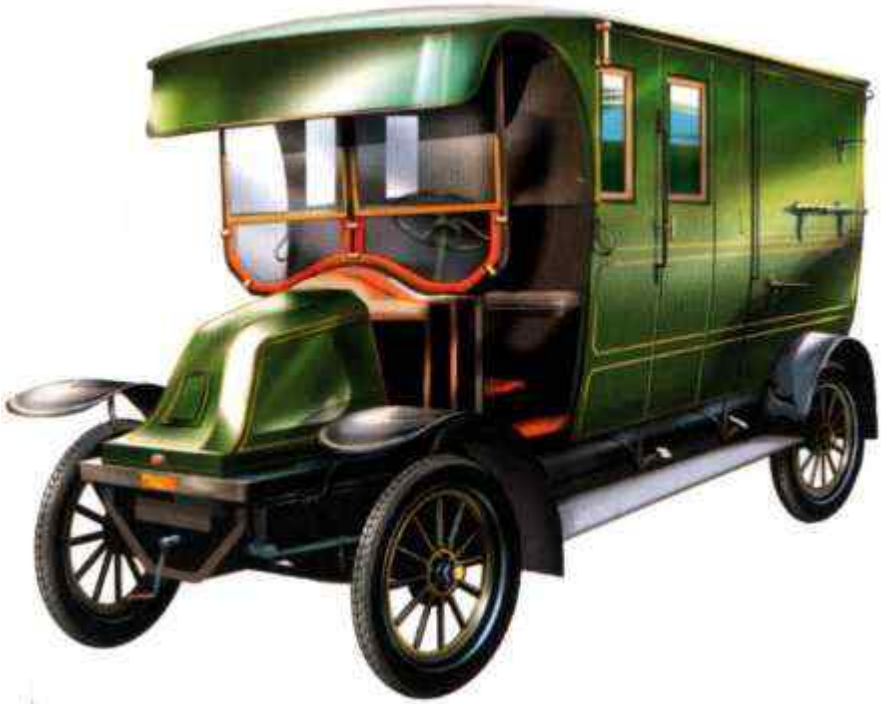
Рено

Компания «Рено» была основана в конце XIX века тремя братьями Рено и первоначально так и называлась: «Братья Рено». Первый свой заказ компания выполняет в 1899 году, а скоро становится одним из лидеров французского автостроения. Машины братьев Рено участвуют в престижных соревнованиях и часто выигрывают их. В 1905 году компания выпускает модель, которая становится настолько популярной, что ее используют как такси. Эти самые такси сыграли важную роль в одной из битв Первой мировой войны: на них подвозили войска к месту сражения.

Во время Второй мировой заводы «Рено» в оккупированной Франции использовались для нужд Германии, а потому подвергались бомбардировкам союзников и были основательно разрушены. После войны «Рено» был национализирован, а в 1994 году правительство Франции продало часть пакета акций, сохранив за собой 50,1 %.



«Рено» 1898 года



Этот автомобиль фирмы «Рено» был спроектирован в начале века и предназначался для перевозки заключенных.

«AG» 1906 года

Модель «AG» 1906 года использовалась как такси и оснащалась двигателем мощностью 8 л. с.

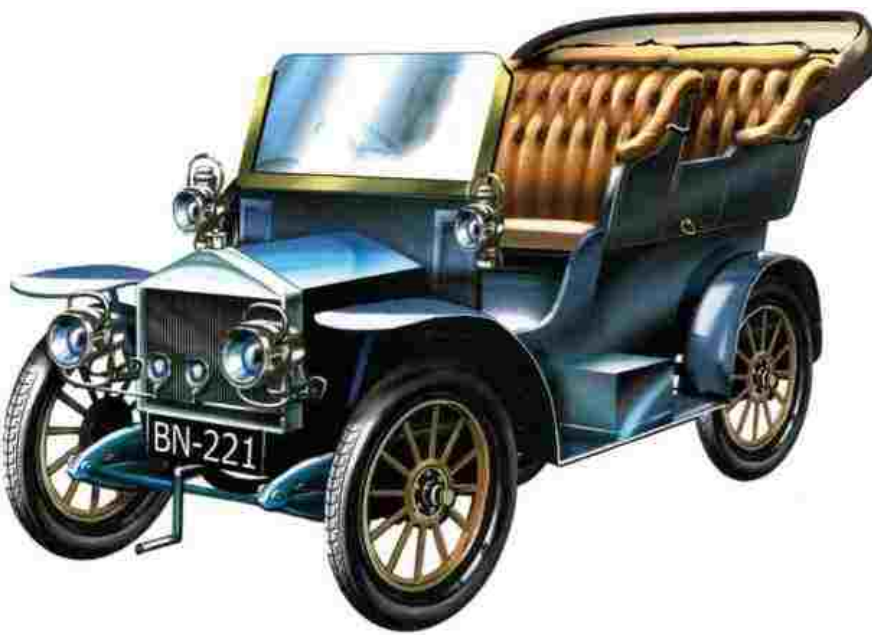
Лучшие модели конца 1990-х годов — популярные на рынке «Клио» и «Лагуна», которые, несмотря на относительно невысокую стоимость (около 15 тысяч долларов), насыщены электроникой, имеют подушки безопасности и усиленную подвеску, что немаловажно для российских дорог.

«Меган» кабриолет

Роллс-Ройс

Эта знаменитая английская автостроительная фирма была основана в 1906 году. Основатели компании Генри Ройс и Чарльз Стюарт с самого начала ставили перед собой цель выпускать престижные дорогие автомобили. Продукция «Роллс-Ройса» быстро нашла покупателя и завоевала популярность. В 1914 году модель «Сильвер Гост» (что в переводе означает «Серебряный призрак») была названа лучшим автомобилем мира. После смерти в 1933 году Генри Ройса две буквы «R» над решеткой радиатора сменили цвет: из красных их стали делать темными. Репутация «Роллс-Ройса» на протяжении многих лет остается такой высокой, что фирма получает заказы на изготовление машин для глав государств.

После Второй мировой войны выпуск «серебряной» серии продолжался: «Сильвер Дон» («Серебряный рассвет»), «Сильвер Клауд» («Серебряное облако») «Сильвер Шэдоу» («Серебряная тень») «Сильвер Рейт» («Серебряное видение») составили славу «Роллс-Ройса».



«15 PS»: один из первых «Роллс-Ройсов»

«Серебряный рассвет»

Однако с начала 1970-х годов «Роллс-Ройс» переживает финансовые трудности и неоднократно меняет владельцев. Одним из последних владельцев знаменитой компании становится германский автогигант «БМВ».

Модель «15 PS» имела трехцилиндровый двигатель объемом 3 л. Уже на этой одной из первых моделей решетка радиатора приобрела характерную форму, которая останется практически неизменной.

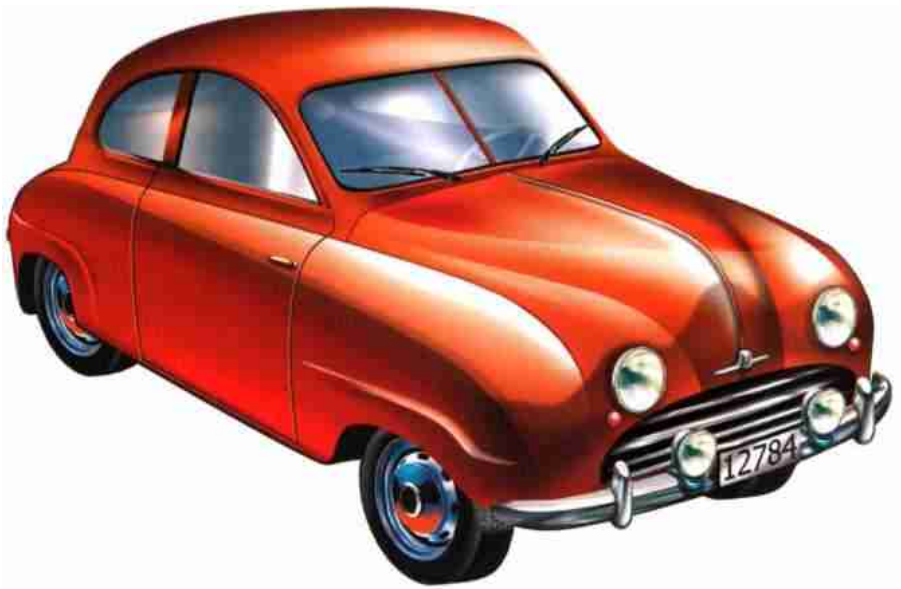
Модель «Сильвер Дон» появилась на рынке в 1949 году. Всего было выпущено 740 машин этой модели. Шестицилиндровый двигатель имел объем около 4,5 л.

Одна из новинок фирмы 1990-х годов — модель «Сильвер Сераф» с двенадцатицилиндровым двигателем объемом 5,4 л. Машина имеет пятиступенчатую автоматическую коробку передач и уникальную систему подвески. Салон этой машины отделан с изысканной роскошью.

«Серебряная тень» 1960-х годов

Сааб

Эта шведская компания появилась на заре XX века и в начале своей деятельности выпускала велосипеды и самолеты. Вскоре в продукции фирмы появились и автомобили. А в 1937 году компания была перерегистрирована как «Свенска Аэроплан Актие Болагет» (первые буквы этих слов и дали сокращение «СААБ», известное сегодня во всем мире) и стала производить самолеты. Компания в настоящее время известна в первую очередь как производитель автомобилей «СААБ» и грузовиков и автобусов «Скания». Кроме того, компания изготавливает дизельные двигатели. Филиалы «СААБа» расположены на всех континентах. Для России автомобили «СААБ» представляют особый интерес, поскольку они конструировались в первую очередь для Швеции, климатические условия которой (холодные зимы) близки к российским.



Первая серийная модель «92»

Спортивный «Сонет» 1952 года

Первый автомобиль «СААБ» был сконструирован авиационными инженерами, а потому имел почти идеальную аэродинамическую форму.

Спортивные автомобили «СААБ» получили название «Сонет». Модель 1956 года имела двухцилиндровый двигатель объемом 0,75 л. Особенности формы свидетельствуют о том, что компания уделяет этому вопросу первостепенное значение.

В 1984 году появилась модель «9000 Турбо 16». Четырехцилиндровый двигатель объемом почти 2 л развивал мощность до 175 л. с.

В конце 1990-х годов на рынке появляются новые модели «СААБа», отвечающие всем требованиям эксплуатации в условиях холодной Швеции.

Модель 1984 года

Ситроен

Основатель компании Андре Ситроен был талантливым инженером, изобретателем косозубых шестерен, которые отличались большей плавностью вращения. Эти шестерни изображены в фирменном знаке компании. Ситроен заявил о себе как опытный организатор в годы Первой мировой войны, а в 1919 году основал фирму, с конвейера которой стали сходить первые массовые автомобили в Европе. Фирма «Ситроен» во времена Великой депрессии выпустила единственный переднеприводной автомобиль, который пользовался популярностью у покупателей. Однако компания в 1935-м обанкротилась и была реорганизована, но сохранила и название и ориентацию на дешевые автомобили. В 1976 году фирма стала подразделением «Пежо-Ситроен».

Среди выпускавшихся «Ситроеном» моделей было несколько поистине легендарных. Среди них одно из первых мест по праву занимает модель «DS», которая выпускалась 20 лет начиная с 1955 года. У этой машины совершенная форма.

Модель 1919 г

Легендарный «2 CV» модели 1949 года

«DS»

«Ксантия»

Еще одним легендарным автомобилем стал «Ситроен 2 CV».

Прототипы этой модели были созданы в 1939 году, но массовый выпуск начался после войны — в 1949-м. Это был воистину народный автомобиль, который подкупал своей дешевизной и в то же время высоким качеством. С теми или иными изменениями модель эта выпускалась до 1990 года, что по длительности производства превосходит даже рекорд знаменитого «жука» фирмы «Фольксваген».

90-е приносят новые веяния. В условиях жесткой конкуренции «Ситроен» выпускает хэтчбек среднего класса «Ксантия» с двигателем мощностью до 133 л. с. при объеме 2 л.

Монообъемный «Ситроен» конца 1990-х

Тойота

Японская «Тойота Джидоша», или «Тойота мотор», — один из крупнейших производителей машин в мире. Компания была создана относительно недавно — в 1935 году, но за это время смогла войти в тройку ведущих автостроительных компаний мира и образовала десятки дочерних предприятий на всех континентах. В 1960-70-е годы были отмечены бурным ростом компании «Тойота», которая не только развивалась сама, но и приобретала другие предприятия. Во многом своим успехом компания обязана тому, что перенимала американский опыт и использовала возможности гигантского американского рынка, на котором относительно дешевые машины «Тойота» пользовались и продолжают пользоваться популярностью.

Первый автомобиль «Тойоты» «А 1», выпущенный в 1935 году, представлял собой лимузин с двигателем мощностью 65 л. с. и объемом 3,4 л. Этот автомобиль развивал скорость до 100 км/час. Хотя компания выпустила всего три машины этой модели, именно «А 1» заложила основы будущей автомобильной империи.

Первая «Тойота» послевоенного времени модели «СА» имела четырехцилиндровый двигатель объемом 1 л. Этот двигатель позволял развивать скорость до 87 км/час.

Лимузин 1935 года

Первая послевоенная «Тойота»

«Тойота» 1980-х

«Лексус» 1990-х годов

Сегодня среди номенклатуры «Тойоты» и такие машины, как известная и традиционная «Тойота Королла» и также ставший знаменитым за последние несколько лет внедорожник «Лэндкрузер». Хотя производство этой модели и началось в начале 1950-х, сегодняшний «Лэндкрузер» является одной из самых современных и лучших машин своего класса.

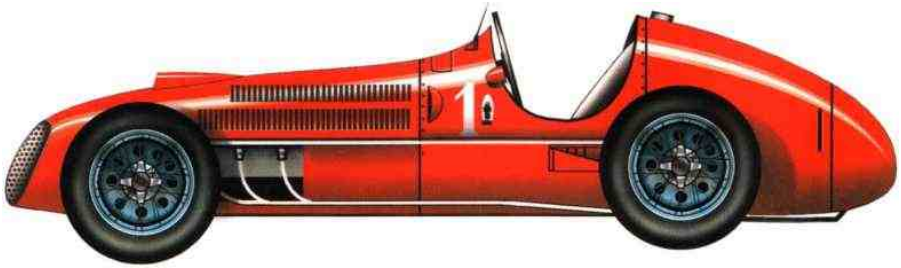
«Лексус», американский филиал «Тойоты», выпускает машины, которые по своим параметрам и внешнему виду могут поспорить с самим «Мерседесом». «Лексус LS 430» стоит около 90 тысяч долларов, а его двигатель объемом 4,3 л и мощностью 280 л. с. позволяет развивать скорость до 250 км/час.

Внедорожник «Лэндкрузер»

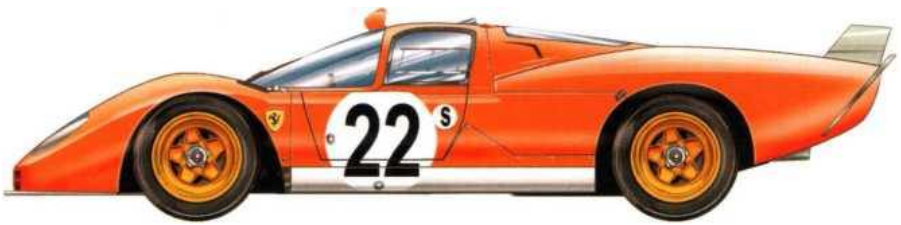
Феррари

Энцо Феррари был известен как конструктор автомобилей на фирме «Альфа Ромео» еще до создания фирмы «Феррари» в 1945 году. Он специализировался на мощных спортивных автомобилях. Первая машина, которую он создал в рамках собственной фирмы, была модель «125 Спорт» 1946 года. Машины «Феррари» оснащены мощными двенадцатицилиндровыми двигателями, потому что основатель фирмы сохранил свое пристрастие к спортивным автомобилям, которыми и прославил ось созданное им пред приятие. «Феррари» специализируется на штучном производстве. В первые годы число выпущенных машин равнялось нескольким десяткам в год, в 1970-е годы «Феррари» выпускала около двух тысяч машин, в 80-90-е это число достигло приблизительно 2500 штук. Такое малое количество определяет и высокую цену: машины марки «Феррари» — одни из самых дорогих в мире.

Модель «212 Интер» 1952 года



«Феррари 125»



Модель «512»

Гордостью фирмы являются гоночные автомобили формулы 1, на которых гонщики неоднократно завоевывали первые места.

Но среди продукции фирмы много моделей, предназначенных не для гонщиков, а для богатых покупателей.

В 1952 году, например, была выпущена модель «212 Интер» с кузовом кабриолет, которая развивала мощность 160 л. с. при 7000 $^{об}/_{мин}$. Максимальная скорость этой машины составляла 220 $^{км}/_{час}$.

А вот модель «GTO» 1984 года имела двигатель мощностью уже 400 л. с. при 7000 $^{об}/_{мин}$. Максимальная скорость достигала 300 $^{км}/_{час}$, а время разгона до скорости 100 $^{км}/_{час}$ было просто космическим — всего 4,9 секунды.

«Феррари» и в 90-е годы остается на высоте, что подтверждает новая модель: «Феррари 360 Модена Спайдер» — алюминиевый кузов от «Пининфарины», мягкий верх с электроприводом, двигатель объемом 3,6 л и мощностью 400 л. с.

«Феррари» в 1990-е годы

Фиат

Автомобилестроительная компания «Фиат» является одной из старейших в мире — она была основана в 1899 году. За сокращением «ФИАТ» стоит название «Фабрика итальянских автомобилей, Турин» (FABBRICA ITALIANA AUTO-MOBILI TORINO). Начав с производства 50 автомобилей в год, «Фиат» через сто лет вышел на рубеж производства 1,5 миллиона машин. При этом на заводах фирмы работало более 100 тысяч человек. Хотя с самого начала «Фиат» был сориентирован на производство массового автомобиля, компания активно участвовала и в автоспортивных мероприятиях. Все это стало залогом благополучия компании, которая вот уже на протяжении века находится среди ведущих мировых производителей автомобилей. К началу 1920-х годов «Фиат» изготавливал более 80 % автомобилей, продававшихся в Италии.

После Второй мировой войны «Фиат» значительно укрепил свои позиции, расширив производственные площади и увеличив выпуск машин, рассчитанных на массового потребителя. Автомобиль для итальянцев стал доступен после появления модели «600». А модель «Фиат 124» была признана лучшей машиной 1966 года. Именно эта модель и стала выпускаться на построенном «Фиатом» в СССР автозаводе в Тольятти. В 1979 году «Фиат» укрупнился, поглотив несколько автономных компаний, занятых в различных производствах, а в 1986 году сделал важный шаг, приобретя известную автомобильную компанию «Альфа Ромео».

«Фиат 600»

«Фиат Уно»

«Фиат 3,5 PS» 1899 года

Автомобилем 1984 года была признана модель «Фиат Уно».

Машины «Фиата» помимо относительно низкой цены всегда отличала высокая надежность и экономичность. Однако «Фиат» не забывал и о спортивных машинах. Объединив усилия с известной автомобильной фирмой «Ланча», «Фиат» выпускает и машины для участия в различных крупнейших ралли. Пользуются успехом спортивные автомобили и у массового покупателя: кабриолеты и купе «Фиата» — машины мощные, приемистые и комфортабельные.

Серия «ФиатПунто» в 90-е представлена достаточно дешевой для своего класса моделью, пользующейся популярностью в мире.

«Фиат 124»

«Фиат Пунто»

Форд

Компания «Форд» была создана в 1903 году Генри Фордом, выдающимся американским предпринимателем и изобретателем. Начинал Форд в маленькой мастерской в городе Детройте, который стал теперь автомобильной столицей США. В создании компании, кроме Форда, принимали участие еще 11 человек, вложивших в дело капиталы, но в 1919 году Форд выкупил у других участников их доли и стал вместе со своей семьей единоличным владельцем фирмы. Его наследники были единоличными владельцами акций до 1956 года, когда акции компании стали поступать в открытую продажу.

Форд — это уникальная компания, других таких в мире нет, потому что ее основатель был гениальным изобретателем и сумел воплотить в жизнь свои идеи, создав первый в мире завод для поточного производства автомобилей и сыграв решающую роль в становлении мирового автомобилестроения. На своих заводах Генри Форд ввел жесткую дисциплину, но в то же время платил работникам по 5 долларов в день. А это обеспечивало такой уровень благосостояния, при котором работники могли покупать продукцию «Форда». Ведь это была достаточно дешевая продукция, так как конвейер, внедренный Фордом, позволял значительно снизить стоимость в сравнении с другими производителями. А кроме того, на конвейере стояла знаменитая модель «Форд Т» (см. с. 9), первый в мире автомобиль, сконструированный для массового потребителя.

Первый мелкосерийный автомобиль Форда

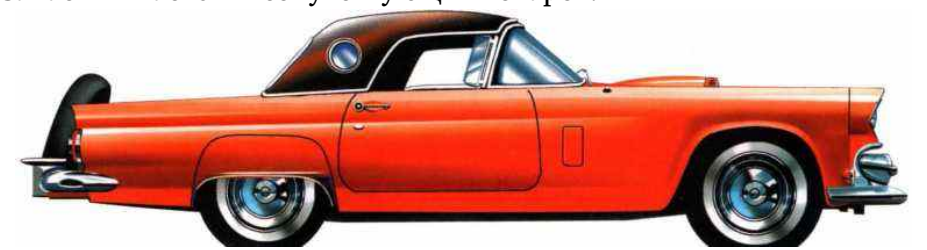
«Форд А»

Кабриолет «Линкольн Континентал»

Первая машина была продана за 850 долларов, и Форд по этому поводу устроил пир — ведь это был большой успех, а весь капитал компании в тот момент составлял всего 200 долларов. За следующий год с небольшим Форд продал 1700 машин и заработал около 100 000 долларов.

Генри Форд руководил фирмой с перерывами вплоть до окончания Второй мировой войны, когда он передал управление своему внуку Генри Форду II. Умер основатель автостроительного гиганта в 1947 году 84 лет от роду.

Сегодня лидер автостроения США занят производством, сборкой и продажей легковых автомобилей («Форд», «Меркурий», «Линкольн» и «Континентал»), грузовиков, тракторов, а также запасных частей и сопутствующих товаров.



Двухместный «Тандерберд»

«Форд Меркурий»

Первый автомобиль модели «Т» вышел за ворота компании в 1908 году. Начальная цена этой машины составляла 850 долларов, а через несколько лет ее уже продавали за 260 долларов. Всего в разных модификациях было выпущено около 15 миллионов этих машин. Модель «ФордТ» стала легендой Америки.

Популярностью пользовалась и модель «Форд А», цена которой составляла около 600 долларов. В разных модификациях к 1931 году было продано около 5 миллионов машин этой модели.

Самым красивым автомобилем начала 40-х годов считался великолепный по форме «Линкольн Континентал».

«Форд» выпускал не только дешевые автомобили; среди его продукции были и достаточно дорогие машины, к которым относится и легендарный кабриолет 1955 года «Тандерберд». Двигатель объемом 5 л развивал мощность до 190 л. с. Эта машина оснащалась как зубчатой, так и автоматической коробкой передач.

«Форд Эскорт»

«Форд Мустанг»

В 19 74 году на конвейер была поставлена модель «Мустанг II». Это был четырехместный купе с двигателями объемом от 2,3 до 4,9 л.

К числу дорогих машин «Форда» относятся и высококлассные «Меркурии», которые оснащались мощными двигателями объемом от 4,9 до 5,8 л. Четырехдверный седан «Меркурий» — яркий пример машин этого класса.

Машины «Форд» выпускаются и в европейских филиалах автомобильного гиганта. В частности, в 80-годы популярностью пользовались модели «Форд Скорпио» и «Форд Эскорт», а вот в конце 90-х годов появился сразу ставший популярным «Форд Фокус» с двигателем объемом 1,8 л и мощностью 115 л. с., что позволяет развивать скорость почти 200 км/час. Те, кто успел поездить в этом «Форде», утверждают, что он внутри больше, чем снаружи. Кстати, эта машина производится теперь и в России.

«Форд Фокус»

Фольксваген

Ведущий производитель автомобилей в Германии был создан немецким правительством в 1937 году, чтобы изготовлять «народный автомобиль». Однако массовое производство народного автомобиля началось лишь в послевоенные годы. Уже десять лет спустя после конца войны «Фольксваген» выпускал половину всех немецких автомобилей.

Предприятие процветало вплоть до 1974 года, когда оно из-за сильнейшей конкуренции оказалось на грани банкротства и вынуждено было разрабатывать новые модели, среди которых лучшими были «Рэббит» и «Гольф». Сегодня филиалы «Фольксвагена» имеются во многих странах.

Знаменитый «Фольксваген-11», четырехместный купе, ставший легендой, был спроектирован еще до войны, и завод «Даймлер-Бенц» в 1937-38 годах выпустил опытную партию из 90 машин. Серийный же выпуск начался только после войны, в 1945 году. Неоднократно модернизированный, «Фольксваген-11» выпускался в Германии вплоть до 1978-го, а дочерние предприятия в Бразилии, Мексике и Нигерии выпускали эту модель еще около 10 лет. Всего было выпущено более 20 миллионов машин этой модели. Самая популярная в мире машина получила прозвище «жук». Она подкупала своей дешевизной и надежностью и стала семейным автомобилем всего западного мира. Параметры «жука» за те 40 лет, что он стоял на конвейере, изменялись, однако в среднем имели следующий вид: мощность — около 30 л. с. при 3400 об/мин, масса — 750 кг, максимальная скорость — 110 $^{км}/_{час}$.

Знаменитый «Фольксваген»-жук

«Гольф»

«Фольксваген Гольф», производство которого было начато в 1975 году, имел двигатель объемом от 1,1 до 1,8 л. Эта машина, пришедшая на смену «жучку», тоже оказалась очень популярной. Всего в разных модификациях было произведено более 10 миллионов машин этой модели.

В конце 1990-х компания создала аналог знаменитого «жука». Новый «жучок» очень похож внешне на своего предшественника, однако это очень современная машина с мощным двигателем объемом 2 л и мощностью 115 л. с. К сожалению, у нового «жука» высокая цена (около 20 тысяч долларов).

«Жук» конца 1990-х

«Бора» — автомобиль 1990-х годов

Хонда

Основатель фирмы «Хонда» Хонда Соихиро родился в 1906 году и начал работать, когда ему исполнилось 15 лет, механиком в Токио. Через шесть лет он основал собственные мастерские. За несколько лет Соихиро получил более 100 патентов на различные приспособления и усовершенствования и заработал репутацию выдающегося изобретателя. В 1948 году он открыл предприятие «Хонда мотор», которое выпускало легкие мотоциклы. К1959 году «Хонда» стала ведущим производителем мотоциклов в мире. В 1963 году «Хонда» перешла и на выпуск автомобилей, а в начале 80-х годов стала третьей крупнейшей автостроительной фирмой в Японии. Хонда Соихиро до самой своей отставки в 1973-м был первым и лучшим испытателем новых моделей автомобилей и мотоциклов.

«Хонда» открыла свои филиалы в Америке и других странах и выпускает там автомашины и мотоциклы. «Хонда», хотя и остается крупнейшим производителем мотоциклов, основную свою выручку получает теперь от продажи автомашин, среди которых такие популярные сегодня модели, как «Сивик» и «Аккорд».

В конструкции первых моделей автомобилей «Хонды» было много «мотоциклетных» идей: двигатели с воздушным охлаждением, цепная передача. Кроме того, двигатель первого автомобиля «Хонда» имел объем всего 0,5л.

«Хонды» семейства «Сивик»

Модель 1966 года

Если мотоциклы «Хонда» всегда были популярны, то автомобили фирмы с трудом пробивались на рынок. Лишь с выпуском в 1966 году модели «Н 360» позиции фирмы укрепились. Двигатель этого автомобиля имел мощность до 30 л. с. и объем всего 0,35 л. Эта двухдверная машина, рассчитанная на двух пассажиров, могла развивать скорость до 115 км/час, а размеры ее составляли 2,5 Х 1,2.

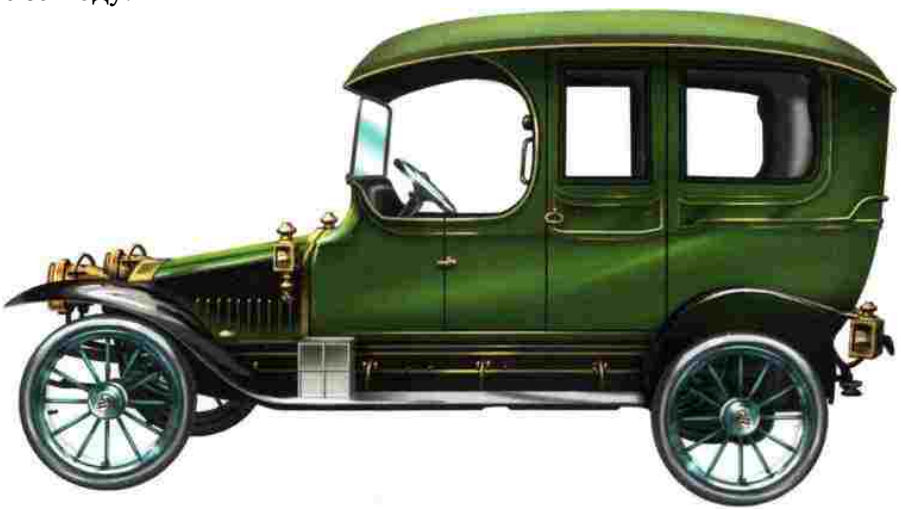
В 1971 — м была выпущена первая модель семейства «Сивик», значительно укрепившего позиции фирмы на рынке. «Сивик» выпускается в разных исполнениях — с кузовом седан, купе и комби. К последним относится «Сивик Шатл» — просторный автомобиль длиной почти 4 м.

«Хонда С 2000» — ответ фирмы на требования времени, то есть конца 90-х годов. Мощь, скорость, комфорт — так в общих чертах можно охарактеризовать этот родстер.

«Хонда» XXI века

Автомобили России и СССР

Россия — крупнейший мировой производитель автомобилей, хотя большинство машин, выпускаемых в нашей стране, морально устарели. История автомобилестроения в России начинается с завода «Руссобалт» в Риге, который начал изготовлять машины в 1909 году.



Машина производства завода «Руссобалт»

Грузовик «АМО»

После прихода к власти большевиков в 1917 году и по окончании Гражданской войны в первую очередь новое правительство озаботилось созданием грузовых автомобилей. В 1924 году было выпущено десять первых грузовиков, а в 1927 году, когда производство грузовиков достигло уровня 475 штук в год, появились и три первых легковых автомобиля. Однако настоящий прорыв произошел после завершения строительства автозавода в городе Нижний Новгород, во времена советской власти называвшемся Горьким (это имя до сих пор сохраняется в сокращении ГАЗ — Горьковский автозавод). Власти в первую очередь были заинтересованы в производстве автомобилей для оборонных и хозяйственных нужд, а потому в 1932 году, когда производилось уже по 24 тысячи грузовиков в год, легковые автомобили изготавливались лишь штучно в количестве едва превышавшем три десятка. Но уже в следующем году было произведено более 10 тысяч легковушек. Однако во время Великой Отечественной войны производство легковых автомобилей было практически свернуто — страна нуждалась в другой продукции.

Послевоенный «Москвич»

«Победа»

После войны основным легковым автомобилем для массового потребителя долгое время был «Москвич»: сначала «401», потом «403» и наконец «412». Параллельно с Московским заводом работал и Волжский, который выпускал «Победы», а потом — пришедшие им на смену «Волги».

Но лишь с окончанием строительства в 1970 году автогиганта

в городе Тольяти начался в СССР по-настоящему массовый выпуск леговых автомобилей. Это были знаменитые «Жигули» — копия итальянского «Фиата», признанного в свое время одной из лучших машин 1960-х годов.

«Волга»

«ВАЗ 2106»

«Шестерка», или «ВАЗ 2106», была создана на базе знаменитого «ВАЗ 2101», или «копейки», выехавшей за ворота

нового завода в городе Тольятти в 1970 году. «Копейка», выпускавшаяся без каких-либо изменений практически 20 лет, стала первым по-настоящему массовым автомобилем в Советском Союзе.

Переднеприводная трехдверная «восьмерка», как и пятидверная «девятка», появилась на рынке в середине 1980-х годов.

В новой России пытаются довести уровень российских машин до мировых стандартов. Тому способствуют сборочные предприятия, на которых производится сборка таких известных марок, как «Шевроле Блейзер», «Киа», «Форд».

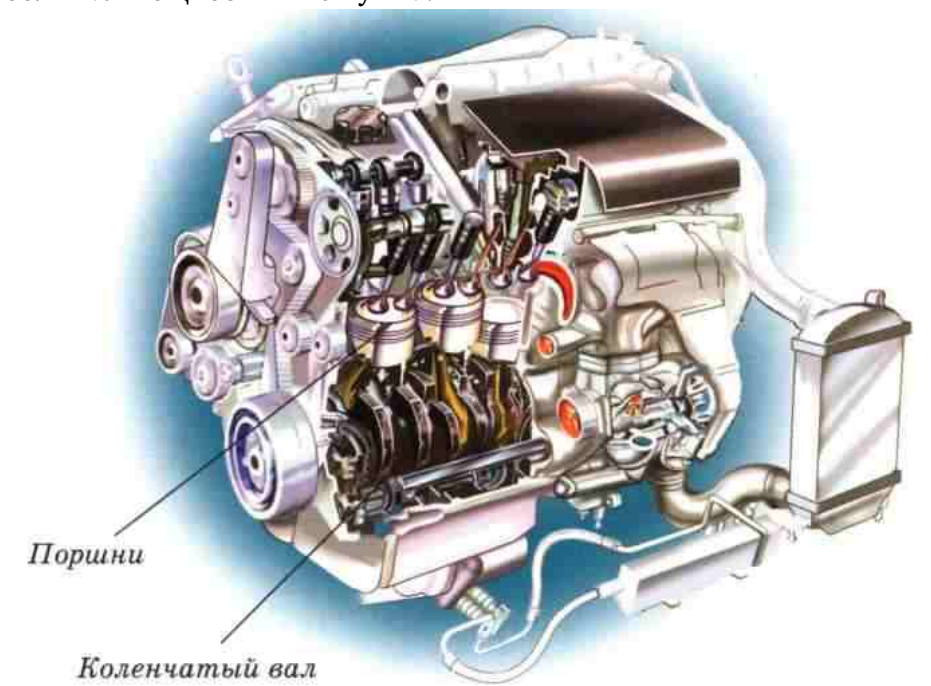
«ВАЗ 2109»

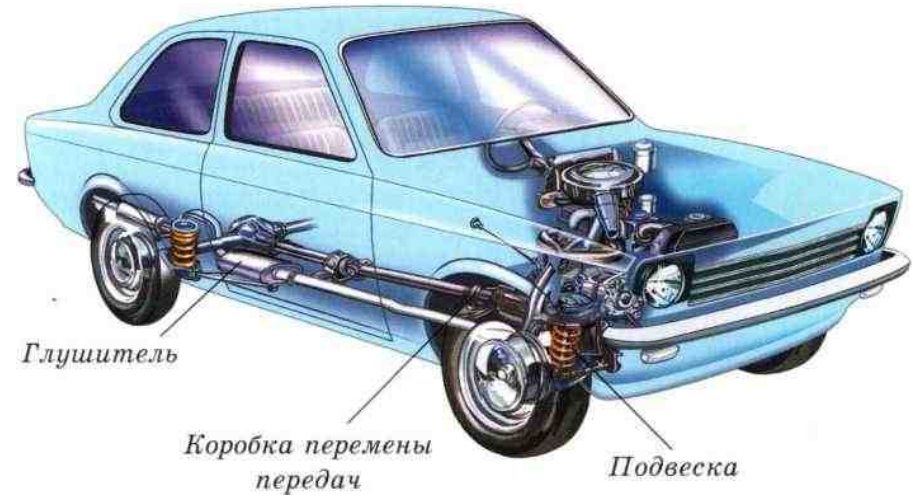
4. Как устроен автомобиль

С автомобилями разных стран мы познакомились. А как же они устроены? Какими бы разными они ни были, у них у всех есть много общего. Представьте себе цепочку деталей и узлов между поршнем двигателя, совершающим возвратно-поступательные движения, и колесами автомобиля, и вы поймете, сколько труда и конструкторской мысли потребовалось для создания этого детища XX века.

Итак, сердце автомобиля — двигатель внутреннего сгорания, в котором возвратно-поступательное движение поршней преобразуется во вращательное движение коленчатого вала.

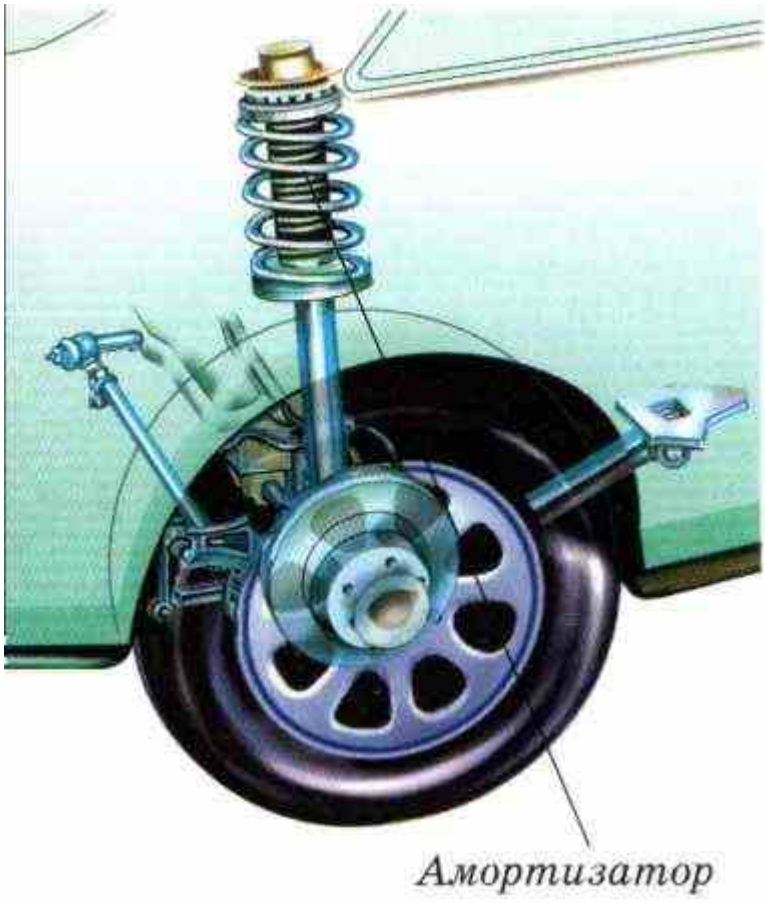
Вращение с коленчатого вала нам необходимо передать на колеса — в этом и состоит принцип действия автомобиля. Но сделать это нужно через коробку перемены передач, потому что именно этот сложный узел, имеющий шестерни разных размеров, позволяет, переключая вращение с одних шестерен на другие, изменять скорость движения автомобиля. Низкая передача (большие шестерни) — низкая скорость, но при этом высокая мощность, необходимая для разгона или трогания с места. Высокая передача (малые шестерни) — высокая скорость, но низкая мощность. Впрочем, для движения с высокой скоростью большая мощность и не нужна.





А как нам переключать шестеренчатые передачи? Представьте себе, что зубья одной вращающейся шестерни входят в зацепление с зубьями другой вращающейся шестерни. Результат предсказать нетрудно: скрежет металла и неминуемый выход из строя сложного механизма. Значит, при переключении передач нужно временно приостановить вращение шестерен коробки. Делают это с помощью муфты сцепления — важнейшего элемента автомобиля.

Мы нажимаем на педаль сцепления и отключаем вал коробки передач от коленчатого вала двигателя. Теперь, когда вращение вала коробки приостановлено, можно безбоязненно перейти на другую передачу. Включили передачу? Тогда можно отпустить педаль сцепления и восстановить соединение между двумя валами: двигатель теперь работает, снова передавая вращение на колеса.



Система подвески

Еще один важнейший элемент автомобиля — тормозная система. Возница на конной повозке просто натягивал вожжи и говорил: «Тпрррру!». Попробуйте сказать «тпрррру» автомобилю… Современный автомобиль невозможен без гидравлической системы торможения. Вы давите на тормозную педаль, приводите в действие поршень главного тормозного цилиндра, который гонит по трубопроводам тормозную жидкость ко всем колесам. А там жидкость выдавливает штоки тормозных цилиндров, которые через тормозные колодки воздействуют на колеса, останавливая их.

Не менее важной для безопасности является и эффективная и надежная рулевая система. Почти велосипедные рули первых автомобилей сменились со временем на так называемые червячные передачи, которые широко используются и по сей день. Червячные передачи позволяют свести к минимуму усилие,

необходимое для поворота рулевого колеса. Однако в последние десятилетия в рулевые механизмы включают еще и специальный гидроусилитель, который позволяет без всяких усилий не на ходу, а даже на стоянке поворачивать колеса самых тяжелых грузовиков.

Излишне говорить, что система подвески современного автомобиля такова, что позволяет без всяких неудобств для пассажиров преодолевать незначительные неровности дороги — мощные амортизаторы (не то что старые рессоры) легко гасят все колебания машины. Впрочем, на современных автострадах неровностей не бывает. Дорога, по которой несется автомобиль, должна быть ровной, как поверхность стола.

Список иллюстраций

Автомобили Бенца — 7, 8
Автомобили старинные — 18
«А. М.» «Гранд Чероки» — 25
«А.М.» «Нэш-Рэмблер» 1950 года — 25
«А. М.» «Рамблер 63 С» — 24
«Альфа Ромео 6 С 1750 Гран спорт» — 22
«Альфа Ромео Купе SZ» 1989 года — 23
«Альфа Ромео», спортивные модели — 23
«Альфа» — 42
«АМО» — 89
«Астон Мартин DBZ» 1955 года — 27
«Астон Мартин Воланте» 1978 года — 27
«Астон Мартин Спорт» 1932 года — 26
«Ауди 100» — 29 «Ауди» 1990-х — 29
«Бенц Вело» — 50
«Бенц» купе со складным верхом — 51
«БМВ 328», модель 1930-х годов — 30
«БМВ» — 14
«БМВ» 7-ой серии — 31
«БМВ», внедорожник 1990-хгодов — 31
«БМВ Дикси» 1920-х годов — 31
Болиды формулы 1 — 20, 21
«Бьюик», 1904 год — 9
«ВАЗ 2106» — 91
«ВАЗ 2109» — 91
«Виллис» 1941 года — 10
«Волга» — 90
«Вольво 652» — 32
«Вольво 760 GLE» — 33
«Вольво» 1944 года — 33
«Вольво» 1990-х годов — 33
Двигатель внутреннего сгорания — 92
Двигатель Даймлера — 7
«Додж» 1981 года — 39
«Запорожец» — 13
Кабриолет четырехместный — 17
«Кадиллак» 1930-х годов — 36
«Кадиллак А» — 35
Карета — 5
Колеса — 2
Колесница древнеегипетская — 3

Колесницы греческие — 4
«Крайслер 6» — 38
«Крайслер» 1990-х — 39
Кузов пятидверный — 16
«Ламборджини 350 GTV» — 41
«Ламборджини Диабло» — 40
«Ламборджини Каунтеч» — 41
«Ламборджини Миура» — 40
«Ламборджини Раптор» — 41
«Ланча Априлия» — 43
«ЛанчаДебра» — 43
«Ланча Лямбда» — 42
«Ланча Эта» — 42
«Ланча» 1990-х — 43
«Ланча» с фибергласовым кузовом — 44
«Лексус» 1990-хгодов — 75
«Лотус М 250» — 45
«Лотус Севен» — 44
«Лотус Элан» 1967 года — 45
«Лотус» 1975 года — 45
«Лэндровер» — 15,19
«Мазда 121» — 47
«Мазда Капелла» 1970 года — 46
«Мазда» 1990-х — 47
«Мазда», первый легковой
автомобиль — 46
«Мазерати Бора» — 49
«Мазерати Кваттропорте» — 49
«Мазерати» 1947года — 48
Машина Н. Куньо — 6
Машина с откидным верхом — 28
«Мерседес 540» — 51
«Мерседес К», популярный в 1920-е — 51
«Мерседес» лимузин — 53
«Мерседес» 1930-х годов — 51
«Мерседес» 1980-х — 52
«Мерседес» внедорожник — 52
«Мерседес» конца 1990-х — 53
Микроавтобус — 16
«Мицубиси 500» — 55
«МицубисиПаджеро», внедорожник — 55
«Мицубиси» 1917 года — 54
«Москвич» — 89
«Ниссан 7 ˚Спешиал», 1937год — 56

«Ниссан Датсун 1500» — 57
«Ниссан Датсун» 1952 года — 57
«Ниссан Экстерра» — 15
«Ниссан» внедорожник — 57
«Ниссан»1919 и 1932 годов — 56
«Олдсмобиль» 1931 года — 35
«Олдсмобиль» 1960-х годов — 36
«Олдсмобиль» — 34
«Опель 10/12 PS Тонно» победитель гонок 1902 года — 59
«Опель 4/8 CV» 1909 года «докторский» — 58
«Опель Кадет» довоенный — 60
«Опель Кадет» послевоенный — 61
«Опель Корса» — 61
«Опель»-лягушка — 59
«Пежо 807» конца XX века — 63
«Пежо» «Бебе» — 62
«Пежо» 1960-х — 63
«Пежо-Даймлер» 1894 года — 8
Пикап — 14
«Победа» — 90
Повозка безрессорная — 5
Подвеска — 93
«Порше356» — 64
«Порше 911 Турбо» — 65
«Порше 911» кабриолет — 65
«РеНоАG» 1906 года — 67
«Рено Меган» кабриолет — 67
«Рено» — 67
«Рено» 1898 года — 66
Родстер — 17
«Роллс-Ройс 15 PS» — 68
«Роллс-Ройс» «Серебряная тень» — 69
«Роллс-Ройс» «Серебряныйрассвет» — 69
«Руссобалт» — 88
«СААБ»1984 года — 71
«СААБ 92» первый серийный — 70
«Сааб Сонет» 1952 года — 71
«Ситроен 2 CV» модели 1949 года — 72
«Ситроен DS» — 73
«Ситроен Ксантия» — 73
«Ситроен»1919 года — 72
«Ситроен» монообъемный — 73
Телега ломовая — 3
«Тойота Лэндкрузер» — 75

«Тойота» 1980-х — 75
«Тойота» первая послевоенная — 74
«Тойота», лимузин 1935 года — 74
«Торнадо» 1980-х годов — 37
«Феррари 125» — 76
«Феррари 212 Интер» 1952 года — 76
«Феррари 512» — 77
«Феррари» в 1990-е годы — 77
«Фиат 124» — 79
«Фиат 3,5 PS» — 79
«Фиат 600» — 78
«Фиат Пунто» — 79
«ФиатУно» — 78
«Фольксваген Бора» 1990-х годов — 85
«Фольксваген Гольф» — 85
«Фольксваген»-жук — 13, 84
«Фольксваген»-жук конца 1990-х — 85
«Форд А» — 80
«Форд Линкольн Континентал» — 81
«Форд Меркурий» — 82
«Форд Мустанг» — 83
«Форд Т», знаменитая модель — 9
«ФордТандерберд» — 81
«ФордФокус» — 83
«Форд Эскорт» — 82
«Форд» первый мелкосерийный — 80
«Хаммер», армейский вариант — 11
«Хаммер», гражданский вариант — 12
«Хонда» XXI века — 87
«Хонда»1966 года — 87
«Хонды» семейства «Сивик» — 86
«Шевроле Блейзер» — 37
«Шевроле» 1912 года — 35
Экипаж почтовый — 4

Автомобили

Книги в этой серии

Космос, Динозавры, Млекопитающие, Земноводные, Пауки, Насекомые, Бабочки, Кошки, Собаки, Рептилии, Жизнь в соленой воде, Жизнь в пресной воде, Птицы, Акулы и скаты, Деревья, Цветы, Анатомия человека, Боги Олимпа, Герои Древней Греции, Древний Египет, Древняя Греция, Древний Рим, Пираты, Рыцари, Библейские предания (Ветхий завет, Новый завет), Книга будущего командира, Книга будущего адмирала, Происхождение человека, Происхождение жизни

Корабли
Танки
и самоходные орудия
От паровоза
до магнитоплана
Самолеты
Стрелковое
оружие
Чудеса света